



Centro
Coordinador
de Búsqueda y
Rescate en el
Mar

Maritime Rescue
Coordination Center

MRCC - Uruguay

Plan SAR
Marítimo
Nacional

Actualización 2014

PRÓLOGO

Desde que el hombre comenzó a moverse a través del agua, los propios marinos y quienes viven en proximidades de la costa, han debido asistir y muchas veces socorrer, a otros navegantes que estuvieran en situaciones de peligro en un medio naturalmente hostil.

En nuestro país, aún antes de su nacimiento como tal, en tiempos del Apostadero Naval de Montevideo, ya se brindaban servicios tendientes a salvaguardar la vida humana en el mar por parte de las autoridades marítimas. Es, sin embargo, a partir del hundimiento del RMS Titanic, que en el año 1914 la comunidad internacional crea la primera Convención de Seguridad de la Vida humana en el Mar (sigla en inglés SOLAS – Safety of Life at Sea), con el fin de mejorar los aspectos referidos a la seguridad en la navegación.

Por este motivo, luego del establecimiento de las Naciones Unidas, en el año 1948, se decide formalmente la creación de la Organización Marítima Internacional – OMI (International Maritime Organization – IMO), llamada Organización Consultiva Marítima Internacional o IMCO hasta el año 1982.

Si bien, los buques en navegación y los Estados costeros, habían tenido siempre la obligación, a veces más humanitaria que legal, de concurrir a asistir a un buque o a personas en peligro, no es hasta que se adopta la Convención SAR (sigla en inglés de Search and Rescue) de 1979 (Conferencia de Hamburgo), que existe internacionalmente un sistema que prevé realizar operaciones de búsqueda y rescate en forma coordinada.

Esta conferencia apuntó a desarrollar un plan internacional SAR que asegurara la reciprocidad de los servicios de Búsqueda y Rescate (SAR) sin importar la bandera de los buques, la nacionalidad de las personas en peligro o el lugar del mundo donde el accidente ocurriera, fomentando además la cooperación entre los Estados para la coordinación de las operaciones.

A partir de la adopción del Convenio SAR 1979, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI divide los océanos del mundo en 13 áreas de búsqueda y rescate, en las cuales, cada país interesado, tuviera delimitada su región de responsabilidad para la coordinación de los servicios SAR.

El Uruguay, tiene asignada como región de responsabilidad, un segmento de la Zona 5 – Atlántico Sudoccidental, zona que comparte con la Rep. Argentina, la Rep. Federativa del Brasil y el Reino Unido. Esta área, que limita en su extremo Este (Long. 010° W) con el área de responsabilidad de Sudáfrica, representa una superficie aproximada de 516.000 millas náuticas cuadradas (1.770.000 km²), equivalente a unas 10 veces el tamaño de la superficie terrestre de nuestro país.

Para lograr una positiva conducción de las emergencias, por parte del Personal interviniente, es que por la Orden N° 3/981 del Comandante de Operaciones Navales, de fecha 10 de febrero del año 1981, se promulgó la primera publicación naval específica sobre Búsqueda y Rescate, denominada PON 08 (Procedimiento Operativo Normal), la cual pasa a denominarse PON 0408 Cambio 1, a partir de agosto de 1992.

En otro contexto, con el devenir del tiempo, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la OMI, que son los dos organismos de las Naciones Unidas

dedicados a promover la seguridad del transporte aeronáutico y marítimo, respectivamente, elaboran conjuntamente el “Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento – sigla en inglés IAMSAR”, el cual consta de tres volúmenes, cada uno con aspectos específicos del sistema SAR, de fecha 1999.

La finalidad de dicho Manual, es la de ayudar a los Estados a satisfacer sus propias necesidades relativas a búsqueda y rescate (SAR).

La confección del presente Plan por parte del MRCC Uruguay, basado en la finalidad y uso del Manual IAMSAR por parte del personal interviniente en incidentes SAR, busca fortalecer el desempeño del Sistema SAR Marítimo Nacional, a través de Políticas, Definiciones y Procedimientos comunes, permitiendo prestar un servicio SAR más eficaz y eficiente.



ÍNDICE**CAPITULO 1- EL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y RESCATE MARÍTIMO**

1.1 Definiciones	1-1
1.2 Los Componentes del Sistema SAR Marítimo Nacional	1-2
1.3 Formaciones y ejercicios	1-8

CAPITULO 2- PARTICIPANTES DEL SISTEMA SAR MARÍTIMO NACIONAL

2.1 Participantes del sistema SAR marítimo nacional	2-1
2.2 Los recursos SAR que proveen los participantes del sistema con obligaciones directas	2-2
2.3 Los Recursos SAR que proveen los Organismos Oficiales con capacidades de apoyo principales.....	2-7
2.4 Los Recursos SAR que proveen los participantes del Sistema pertenecientes a Entidades privadas	2-10

CAPITULO 3- POLITICAS DEL SISTEMA SAR MARÍTIMO

3.1 Política general de respuesta SAR	3-1
3.2 Declaración de incidentes	3-1
3.3 Incidentes de balizas de emergencia	3-1
3.4 Incidentes de bengalas.....	3-3
3.5 Incidentes por Llamada Selectiva Digital (DSC) MF/HF	3-5
3.6 Incidentes por Llamada Selectiva Digital (DSC) VHF-FM.....	3-8
3.7 Incidentes de alertas de emergencia recibidas por INMARSAT	3-10
3.8 Incidentes de transmisiones de emergencia en telefonía	3-11
3.9 Incidentes por emisiones automáticas de emergencia	3-13
3.10 Incidentes que impliquen alertas sospechosas de ser falsas alarmas o engañosas	3-14
3.11 Incidentes que involucran asistencia médica de emergencia	3-15
3.12 Incidentes por buques demorados	3-16
3.13 Operaciones de salvamento a gran escala.....	3-18
3.14 Actividades excluidas de los Servicios SAR	3-19
3.15 Política de Relaciones Publicas	3-20
3.16 Política de Alistamiento para la Misión.....	3-21

CAPITULO 4- COMUNICACIONES DEL SISTEMA SAR MARÍTIMO

4.1 Introducción	4-1
4.2 Etapa de Toma de Conocimiento o Notificación Inicial.....	4-1
4.3 Etapa de Acciones Iniciales.....	4-8
4.4 La Etapa de Planificación	4-11
4.5 La Etapa de las Operaciones	4-12
4.6 Comunicaciones con la prensa.....	4-13
4.7 Comunicaciones para la coordinación de evacuación y atención de heridos.....	4-13
4.8 La Etapa Final	4-13

CAPITULO 5- CONVENIOS

Acuerdos Internacionales	5-1
Acuerdo de Cooperación sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo y Fluvial entre la Armada Argentina y la Armada del Uruguay	5-1
Acuerdo de Límites de Áreas de Responsabilidad de Búsqueda y Rescate entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay	5-4
Acuerdo con la Republica de Sudáfrica.....	5-5
Acuerdo de Coordinación con la Fuerza Aérea Uruguaya.....	5-5
Acuerdo de Cooperación con la Administración Nacional de Telecomunicaciones	5-6

Acuerdo de Cooperación entre La Armada Nacional y la Asociación Honoraria de Salvamentos Marítimos y Fluviales5-10

ANEXO “A”- FORMULARIOS COMUNES DEL SISTEMA SAR MARÍTIMO.....A-1

ANEXO “B” PROCEDIMIENTO PARA RADIOCONSULTA MÉDICAB-1

ANEXO “C” PLANOS DE EVACUACION DE LAS PREFECTURAS Y CONTINGENCIA DE LA EMPRESA DE BUQUEBUS.....C-1

ANEXO “D” COMUNICACIONES.....D-1

ANEXO “E” LOFFAA.....E-1



PLANSARMARÍTIMO NACIONAL

1. Propósito.

El Plan SAR Marítimo Nacional tiene por finalidad la aplicación, de los procedimientos generales de Búsqueda y Rescate establecidos a todos los niveles de las estructuras nacionales e internacionales.

Su contenido busca dar una respuesta rápida y complementaria a los tres Volúmenes que conforman el Manual IAMSAR, tratando también de que toda aquella organización estatal o privada que se entiende pueda apoyar al Sistema, encuentre la respuesta que puede dar al mismo.

2. Antecedentes.

Por Decreto 380/67 del 20 de junio de 1967, se creó el Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar (MRCC) en el entendido de que se debía dar respuesta al incremento del tráfico marítimo y aéreo sobre nuestra jurisdicción nacional y a los compromisos internacionales contraídos, como por ejemplo la Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (sigla en inglés SOLAS).

Es con el Decreto 272/68 del 23 de abril de 1968, que se aprueba el Reglamento del MRCC, donde se establece como responsabilidad del Jefe del Centro Coordinador el “asegurar que un plan SAR claro y actualizado sea preparado y distribuido a los organismos que tengan potencial SAR. El plan debe incluir una compilación de facilidades existentes de SAR.”

En el mes de febrero del año 1981, en el ámbito de la Armada Nacional, a dos años de que el MRCC pasara a depender del Comando de Operaciones Navales, se promulgó el Procedimiento Operativo Normal de Búsqueda y Rescate en el Mar, PON 0408.

Finalmente, por Decreto 225/97 del 01 de julio de 1997, se actualizan las normas que refieren al MRCC, y se establece, dentro de su Reglamento de Organización y Funcionamiento (ROYF), que el Jefe del Centro Coordinador SAR (JESAR), tendría la responsabilidad entre otras, de “Confeccionar e implementar el Plan de Comunicaciones SAR Marítimo”. Con fecha 21 de noviembre de 2003, se eleva el proyecto de Plan SAR Marítimo Nacional para su consideración, incluyéndose en el mismo un capítulo de Comunicaciones, más recomendable que un Plan de Comunicaciones, dado que en el ámbito de aplicación del Plan SAR, con elementos internos y externos a la Armada Nacional, este formato aparece como más comprensible.

3. Contenido.

El Plan está compuesto de cuatro capítulos, los que abarcan: “El Sistema de Búsqueda y Rescate Marítimo”, los “Participantes del Sistema SAR Marítimo Nacional”, las “Políticas del Sistema SAR Marítimo” y las “Comunicaciones del Sistema SAR Marítimo”, además de contar con un anexo con los “Formularios Comunes del Sistema SAR Marítimo”. Un quinto capítulo está previsto, donde se incluyen los convenios que se realicen con los diferentes participantes del Sistema SAR Marítimo Nacional, así como con los Convenios ya establecidos y a establecer con los países limítrofes al área SAR (SRR Uruguay).

Se entiende que este Plan, que se apoya en la información de documentación aportada por otras instituciones abocadas a tareas SAR y por las publicaciones internacionales sobre el tema, cubre las responsabilidades establecidas para el MRCC y permite cumplir mejor su misión.

Esperamos que el mismo sea una herramienta de trabajo y consulta que permita visualizar en una forma clara, la gran responsabilidad que el país tiene con la comunidad marítima, por ser natural, geográfica y geopolíticamente una Nación Marítima.



CAPITULO 1

EL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y RESCATE MARÍTIMO

1.1 DEFINICIONES

1.1.1 Búsqueda y Rescate (SAR)

Búsqueda y rescate (SAR) es el empleo de los recursos disponibles para prestar ayuda a personas en situaciones de peligro real o potenciales.

Situación de peligro real

Existe una situación de peligro real cuando una o varias personas en el mar enfrentan dificultades de tal magnitud que en caso de no ser asistidas inmediatamente corren riesgo de muerte.

Situación de peligro potencial

Existe una situación de peligro potencial cuando una o varias personas en el mar enfrentan dificultades de tal magnitud que si bien no pone en riesgo sus vidas en ese momento, un análisis de la posibilidad de empeoramiento debido a condiciones meteorológicas, estado del material, condición física de los involucrados u otros factores, determina la necesidad de una asistencia inmediata.

1.1.2 El Servicio de Búsqueda y Rescate

El Servicio de Búsqueda y Rescate es la ejecución de las funciones de monitoreo de alertas, comunicaciones, coordinación de las operaciones y la búsqueda y rescate propiamente dichas. Incluye la provisión de consulta, asistencia inicial o evacuación médica, a través de los recursos públicos o privados, incluyendo aeronaves, buques y otros medios e instalaciones con capacidad específica o potencial de colaborar en un incidente SAR.

1.1.3 El Sistema de Búsqueda y Rescate

Se establece un sistema SAR para proveer el servicio de Búsqueda y Rescate mencionado anteriormente. Este sistema SAR es parte del sistema mundial con el cual el país ha adquirido obligaciones humanitarias y legales así como el derecho a reciprocidad por parte del resto de las naciones. El Uruguay está obligado a proveer los servicios de Búsqueda y Rescate como signatario de la Convención Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos, la Convención para la Salvaguarda de la Vida Humana en el Mar y otros acuerdos internacionales.

Los servicios de SAR Marítimo de nuestro país son provistos por una variedad de participantes con diferentes funciones y obligaciones.

1.2 LOS COMPONENTES DEL SISTEMA SAR MARITIMO NACIONAL

1.2.1 Organización

La organización del Sistema SAR se divide en dos partes: la organización geográfica y la organización de la cadena de mando de la misión SAR.

1.2.2 Organización Geográfica

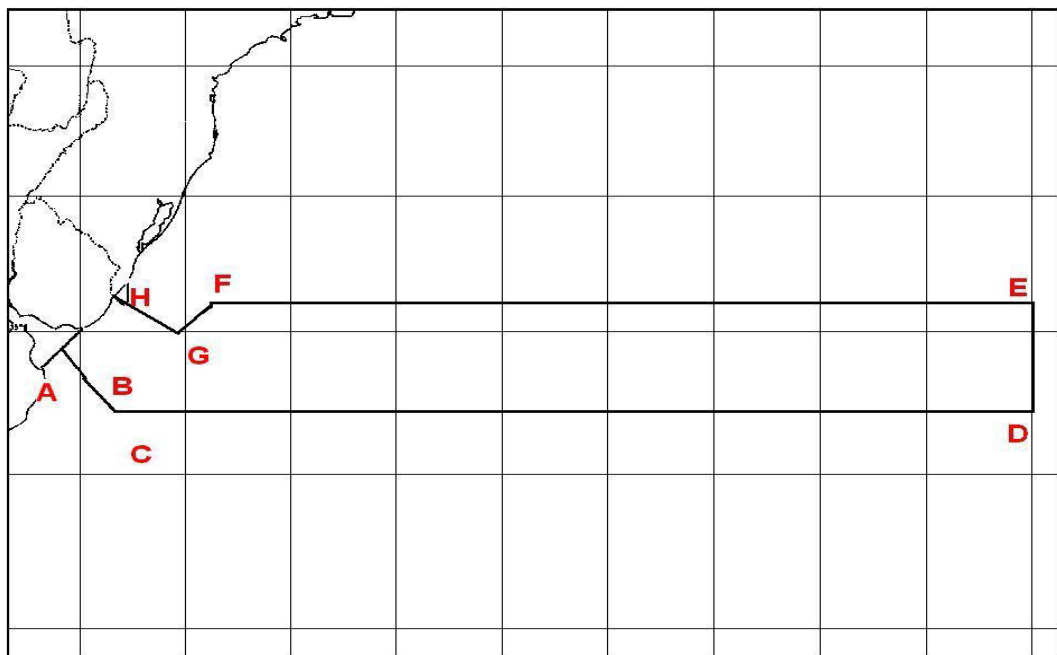
La organización geográfica determina: las áreas de responsabilidad asignadas, el o los tipos de medios requeridos de acuerdo a las características del área y la cantidad y características de los Centros Coordinadores de Búsqueda y Rescate.

Jurisdicción y Área de Responsabilidad

La jurisdicción y área de responsabilidad SAR Marítima Nacional está compuestas por la Región SAR OMI y por las Áreas Fluviales asignadas por la legislación interna y otros convenios.

1.2.2.1 La Región SAR OMI

La Región SAR OMI en la cual tiene responsabilidad nuestro país, está determinada por lo acordado en la Conferencia SAR de Hamburgo 1979, ratificado posteriormente por nuestro Gobierno por la Ley N° 15.894 del 23 de octubre de 1987 y ajustada según los acuerdos posteriores con los Gobiernos de Brasil y Argentina.



PUNTO	LATITUD	LONGITUD
A	35° 38'.00 S	055° 52'.00 W
B	37° 06'.00 S	054° 17'.00 W
C	37° 56'.00 S	052° 36'.00 W
D	37° 56'.00 S	010° 00'.00 W
E	34° 00'.00 S	010° 00'.00 W
F	34° 00'.00 S	048° 27'.00 W
G	35° 48'.00 S	050° 10'.00 W
H	34° 00'.00 S	053° 00'.00 W

1.2.2.2 La jurisdicción asignada por las normas nacionales

El resto de la Jurisdicción SAR Marítima Nacional es de acuerdo a lo establecido por la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas:
Ver ANEXO “E”.

La jurisdicción asignada por los tratados de límites y acuerdos bilaterales

- Tratado de Límites del Río Uruguay.
- Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.
- Acuerdo de Cooperación sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo y Fluvial entre la Armada de la República Argentina y la Armada de la República Oriental del Uruguay.
- Convenio de Delimitación SAR entre los Gobiernos de la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay.

División por áreas de acuerdo a las características geográficas

A los efectos operativos, se ha dividido el área de jurisdicción nacional en sub-áreas determinadas por las características geográficas y los medios de superficie requeridos para la respuesta. Para todas las áreas, los medios aéreos son helicópteros y aeronaves de ala fija, variando su asignación en función de la autonomía. De la misma manera, se incluyen en todas las áreas medios terrestres para búsquedas costeras.

AREA I - AGUAS INTERIORES DE JURISDICCION DE LA ARMADA (Excluidos Río Uruguay y Río de la Plata). Ver “ANEXO “E”

Esta área abarca a los cursos de agua interiores que dan acceso a las Unidades de la Armada. Los medios de superficie requeridos son básicamente embarcaciones menores con capacidad de operar en poca profundidad.

AREA II - RIO URUGUAY

Esta área comprende todo el Río Uruguay. Los medios de superficie serán inicialmente embarcaciones pequeñas y embarcaciones menores, pudiendo requerirse según la zona específica unidades de mayor porte.

AREA III - RIO DE LA PLATA

Comprende todo el Río de la Plata. Los medios de superficie previstos inicialmente son embarcaciones pequeñas, pudiendo requerirse unidades de mayor porte según la zona, las condiciones meteorológicas reinantes o las características del incidente.

AREA IV - FRENTE MARÍTIMO

Abarca la región oceánica hasta las 50 millas náuticas desde la costa. Los medios de respuesta de superficie serán básicamente buques de mediano porte pudiendo requerirse unidades mayores según la zona, las condiciones meteorológicas reinantes o las características del incidente.

AREA V – OCEÁNICA

Abarca el resto de la jurisdicción oceánica nacional, no comprendida en las áreas anteriores. Incluye la Región SAR OMI hasta el final de su extensión. Los medios de superficie serán de mediano o gran porte, con una autonomía y características de operatividad acordes a la extensión del área.

El Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar

El Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar - MRCC URUGUAY atiende los requerimientos de coordinación en el Área de Responsabilidad asignada.

Debido a la extensión y características del Área de Responsabilidad, el Sistema de Búsqueda y Rescate Marítimo no requiere y por tanto, no posee, Sub Centros Coordinadores.

El MRCC URUGUAY funcionará de acuerdo a los requerimientos y procedimientos establecidos en el IAMSAR y en la legislación nacional vigente.

1.2.3 Organización de la Cadena de Mando de la misión SAR

El Coordinador SAR - JESAR

El Coordinador SAR (CS) (SC) es el Director SAR de nivel más alto (JESAR) y se asegura que las operaciones SAR se coordinen eficazmente utilizando los recursos disponibles.

El Coordinador SAR, para la conducción de los incidentes, designa a los Coordinadores de Misión SAR (SMC), a los que delega su autoridad operacional.

Dado que el SC mantiene la responsabilidad total, conduce el SAR por veto o negación, lo cual implica que el Coordinador de Misión debe mantenerlo permanentemente informado de sus acciones.

Es la única autoridad habilitada para suspender el caso cuando no exista una posibilidad razonable de éxito.

El Coordinador de Misión SAR - JEFLOSAR

El Coordinador de Misión SAR (CMS) (SMC) ejecuta una misión específica, y le es delegada la autoridad operacional total. Normalmente se designa un SMC para cada misión. Mientras que el Coordinador SAR retiene la responsabilidad total, el SMC planifica, coordina y controla operacionalmente las misiones SAR, desde el instante en que es nombrado hasta la finalización o hasta ser relevado por el SC, ejecutando todas las misiones con los recursos disponibles. El SMC deberá usar su buen juicio y experiencia para modificar, combinar o pasar por alto las etapas y procedimientos de SAR, si esto es requerido para cumplir con éxito las misiones, ante circunstancias cambiantes, inusuales y únicas.

Los SMC están pre-designados, siendo un oficial, normalmente el Jefe de Servicio de la Flota (JEFLOSAR), en el Centro Coordinador.

El Coordinador de Misión SAR cumplirá con los procedimientos establecidos en el IAMSAR y en el marco legal nacional, incluyendo en éste los planes operacionales o de contingencia propios del MRCC.

El puesto del Coordinador de Misión SAR será, excepto que el Coordinador SAR disponga la activación de un puesto de comando móvil, en el local Centro de Información Marítima - CIMAR.

El Coordinador en el Lugar del Siniestro

El Coordinador en el Lugar del Siniestro (CLS) (OSC) (anteriormente denominado y figurando aún, en algunas publicaciones, como Comandante o Coordinador en la Escena) es designado por el CMS para ayudar en la coordinación de las actividades prácticas en el lugar del siniestro. El CLS es normalmente el Comandante o Capitán de uno de los buques que acuden a la llamada o son despachados por el MRCC, el piloto de alguna de las aeronaves que responden o la persona a cargo de un grupo o unidad terrestre cercana.

Cualquier medio, que por su cercanía a un incidente, inicia una Respuesta SAR, asume en forma predeterminada las tareas de Coordinador en el Lugar del Siniestro hasta ser confirmado o relevado de esa tarea por el Coordinador de Misión.

Debido a que el CLS puede no pertenecer a la organización SAR Nacional, los procedimientos y comunicaciones serán las establecidas en el IAMSAR y demás publicaciones internacionales.

Los medios SAR

Un medio SAR es cualquier recurso móvil usado para llevar a cabo las operaciones SAR, incluyendo las Unidades de Búsqueda y Rescate (USR) (SRU), que tienen el adiestramiento y el equipo necesario para realizar operaciones eficientes.

Se considerarán Unidades de Búsqueda y Rescate (USR) inicialmente las que cubren los servicios de guardia SAR, las de respuestas cercanas adecuadamente equipadas y las de las organizaciones voluntarias debidamente reconocidas.

Buques de Guardia SAR

Para una respuesta eficiente se requiere que en las áreas III, IV y V se asigne un medio de superficie de guardia SAR. El Comando de la Flota tiene la responsabilidad primaria de proveer las unidades para esta guardia.

Aeronaves de Guardia SAR

Se requieren como mínimo una aeronave de ala fija y un helicóptero de guardia en forma permanente. El Comando de la Flota tiene la responsabilidad primaria de proveer las unidades para esta guardia.

El CCR Aéreo tiene aeronaves disponibles en forma permanente que pueden ser utilizadas si la situación lo requiere.

Unidades de respuesta SAR local o cercana

Estas unidades son embarcaciones que pertenecen a las Prefecturas, Sub-Prefecturas y Destacamentos de la PNN. Son los medios principales de respuesta para las áreas I y II, y actúan como apoyo y respuesta inmediata para las zonas costeras de las áreas III y IV. La disponibilidad de estos medios será de acuerdo a las directivas de cada

unidad, pero su condición de alistamiento y tiempo de respuesta deberá ser notificada a JESAR cada vez que sufra una modificación o se incorporen nuevas embarcaciones.

Deben incluirse, por las características de las áreas I, II y en algunos casos del área III, los medios terrestres, ya que en muchos casos son parte activa de la búsqueda e inclusive de la operación de rescate.

Unidades de las organizaciones de voluntarios de rescate marítimo

Estas organizaciones proveen un apoyo muy importante al sistema, debiendo estar sus unidades debidamente habilitadas y sus procedimientos reconocidos y autorizados. Logrado esto, podrán ser utilizadas normalmente como elementos de respuesta y apoyo por los Coordinadores de Misión SAR y su condición de alistamiento y tiempo de respuesta deberá ser notificada a JESAR cada vez que sufra una modificación o se incorporen nuevas embarcaciones.

También pueden incluirse en este grupo, clubes o asociaciones que apoyen la actividad SAR desde tierra, como por ejemplo Clubes de Vehículos todo terreno o similar.

Unidades de organismos estatales con capacidad SAR

Se mantendrá un listado de las unidades que pudieran servir de apoyo durante un incidente SAR y se acordará su utilización y sus procedimientos con los organismos correspondientes.

Buques mercantes y aeronaves civiles

La utilización de buques mercantes y aeronaves civiles durante un incidente SAR será de acuerdo a la legislación nacional e internacional vigente.

Los Puestos de Alerta SAR

Un Puesto de Alerta SAR es un medio o unidad que recibe información sobre, una situación de peligro aparente o que puede generar una situación de peligro, acusa recibo si fuera necesario y la retransmite al MRCC.

Una de las bases de la eficiencia del sistema SAR es la prontitud con que las alertas son retransmitidas al MRCC. Las unidades que actúen como Puestos de Alerta deberán, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 225/997 y a los procedimientos internacionales, transmitir la información por la vía más rápida posible al MRCC.

Si la unidad donde se ubica el Puesto de Alerta, tuviera la capacidad de responder a la emergencia en forma inmediata con medios propios, deberá hacerlos sin afectar ni demorar la comunicación requerida y cumplir lo indicado para las Estaciones de Respuesta SAR Local Primaria.

El término “vía más rápida posible” autoriza cualquier vía que asegure la recepción rápida y completa por parte del MRCC. Cualquier comunicación administrativa a los mandos naturales de la unidad donde se ubica el Puesto de Alerta deberá ser postergada hasta que el MRCC confirme la recepción de la información.

Todas aquellas directivas operativas y/o administrativas propias de la unidad donde se ubica el Puesto de Alerta, que estén relacionadas a las respuestas en caso de incidentes o posibles incidentes o a la evaluación de los mismos, no deberán interferir esta obligación directa del Puesto de Alerta para con el MRCC y el sistema SAR.

Las Estaciones de Respuesta SAR Local Primaria

Las Estaciones de Respuesta SAR Local Primaria, son aquellas unidades terrestres, que ante una solicitud de asistencia, poseen medios adecuados para dar una respuesta local inmediata antes de que se active todo el sistema SAR. Ninguna de las disposiciones establecidas en este documento inhiben la autoridad de las unidades para la respuesta, pero iniciada la misma deberá notificarse inmediatamente, en forma directa y por la vía más rápida posible (capítulo 3) al MRCC, el cual podrá asumir el control operativo de los medios desplegados o mantenerlo en la unidad que los despachó.

La Respuesta Local Primaria incluye la tramitación de las Consultas Radio médicas.

Las Estaciones de Retransmisión de Comunicaciones

Durante un incidente SAR, el MRCC puede requerir que determinadas estaciones retransmitan sus mensajes al CLS, a la nave en peligro o a otro Centro Coordinador.

Este tráfico será considerado, en lo referente a la precedencia del mismo, como Tráfico de Socorro y quedará excluido de las rutinas administrativas internas de transmisión de la estación a la cual se requiere la acción hasta que se haya cumplido la retransmisión. Igual tratamiento para las respuestas al tráfico mencionado.

Los Centros de Consulta Radiomédica

Tal como lo establece el IAMSAR, la consulta radio médica es parte de los Servicios SAR. Los Centros de Consulta Radio médica, son dependencias, que aunque su función principal no sea ésta, disponen de una guardia permanente de médicos capacitados para evaluar a distancia la condición de un paciente, a fin de recomendar su medicación, tratamiento o inclusive su evacuación si las circunstancias lo requieren.

1.3 FORMACIÓN Y EJERCICIOS

El JEFLOSAR es responsable de la formulación de programas de formación para el personal SAR de forma que éste alcance y mantenga un elevado nivel de competencia. El jefe de cada medio es responsable de la formación del personal en las técnicas y procedimientos especializados que se le han asignado, mientras que cada persona debe asumir la responsabilidad de actuar competentemente en cada tarea que se le haya confiado.

1.3.1 Formación del personal CMS y CLS

Siendo neurálgico el nivel de competencia del personal involucrado en el Plan, es necesario la calificación y recalificación en forma periódica de los coordinadores de la misión SAR (CMS) y de los coordinadores locales del siniestro (CLS). Por tal motivo anualmente se efectuarán las calificaciones y recalificación, expidiéndose el registro de las mismas.

1.3.2 Ejercicios

Anualmente se efectuará ejercicios, evaluando el Plan y sus medios. De estos ejercicios surgirán las acciones de mejora del mismo, que deberán quedar registradas en el historial del MRCC.



CAPÍTULO 2

PARTICIPANTES DEL SISTEMA SAR MARÍTIMO NACIONAL

2.1 LOS PARTICIPANTES DEL SISTEMA SAR MARÍTIMO NACIONAL

Los participantes del Sistema SAR Marítimo Nacional, son quienes proveen los recursos que conforman los Elementos del Sistema.

Si bien de acuerdo al Decreto del P.E. N° 225/997, todas las instituciones con capacidad potencial SAR tienen la obligación de apoyar al sistema, algunas de ellas forman parte principal del sostenimiento del mismo. Para complementar lo establecido en el decreto mencionado, la autoridad responsable del Sistema SAR Marítimo puede realizar acuerdos de cooperación o entendimiento, con las instituciones no involucradas directamente pero con capacidad de apoyo, de forma de clarificar los procedimientos.

Organismos Oficiales con obligaciones directas en el sistema

Ministerio de Defensa Nacional (MDN).

Organismos Oficiales con capacidades de apoyo principales

Administración Nacional de Telecomunicaciones (ANTEL).

Administración Nacional de Puertos (ANP).

Ministerio del Interior (MI).

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO).

Ministerio de Salud Pública (MSP).

Ministerio de Relaciones Exteriores (MRREE).

Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP).

Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones (URSEC).

Instituciones Privadas

Organizaciones de Voluntarios.

Empresas Comerciales Vinculadas al Sector Marítimo.

Servicios de Emergencia Médica.

Proveedores de Asistencia Médica.

Emisoras de radio y televisión.

2.2 LOS RECURSOS SAR QUE PROVEEN LOS PARTICIPANTES DEL SISTEMA CON OBLIGACIONES DIRECTAS

2.2.1 Ministerio de Defensa Nacional

2.2.1.1 La Armada Nacional

De acuerdo al Decreto Nº 225/997 la Armada Nacional es responsable de la planificación, control, coordinación y ejecución de la totalidad de las operaciones marítimas de Búsqueda y Rescate (SAR).

2.2.1.2 El Comando de la Flota

El Comando de la Flota (COMFLO) está involucrado en todos sus niveles en el Sistema SAR.

Basado en los principios de economía de medios y unidad de mando, se ha delegado la dirección de los Servicios SAR Marítimos al Gran Mando que comanda a las unidades de superficie y aéreas con capacidades para desempeñarse como Unidades SAR y posee la infraestructura organizacional, procedimientos y capacidad de C3I (comando, control, comunicaciones e inteligencia), como el Centro de Información Marítima (CIMAR), las cuales, concebidas para la conducción de operaciones navales, se adaptan perfectamente para las necesidades de la coordinación de operaciones SAR. De esta forma, además, el sistema SAR recibe el soporte de un Estado Mayor operativo, lo que le brinda un importante apoyo en la planificación y evaluación de su funcionamiento. Se detallan a continuación los componentes principales involucrados.

El Coordinador SAR ó Jefe de los Servicios SAR

La tarea asignada a la Armada, es ejecutada, de acuerdo al mismo decreto, por el Oficial con el grado de Contralmirante que ocupe el cargo de Comandante de la Flota quién es designado como Jefe del Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar (JESAR).

En función de las tareas asignadas al JESAR, ajustadas a la terminología adoptada internacionalmente de acuerdo al IAMSAR, su puesto se corresponde a la definición del Coordinador SAR.

El Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar (MRCC)

Son de competencia del Centro Coordinador SAR Marítimo todos los siniestros protagonizados por cualquier tipo de nave, artefacto naval ó aeronave, en las aguas de jurisdicción de la Armada (Río Uruguay, Río de la Plata, Océano Atlántico y aguas interiores) y aquellas de interés nacional.

En los siniestros protagonizados por aeronaves, sólo tiene responsabilidad para aquellos que involucren a las unidades aéreas de la Aviación Naval.

Las tareas del MRCC se encuadran dentro de las funciones definidas internacionalmente para un Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate y en las asignadas por el decreto mencionado.

El Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar tiene dos ramas:

- la rama administrativa, está incluida en la estructura del COMFLO.
- la rama operativa, que es una organización funcional, sustentada por la guardia del CIMAR. Esta estructura de la guardia es la que efectivamente presta los servicios de coordinación de misiones SAR y como tal, el Jefe de Servicio de la Flota (JEFLO), asume las tareas reconocidas internacionalmente al Coordinador de Misión SAR (CMS) (SMC).

El MRCC, en sus dos ramas, se encuentra ubicado en la ciudad de Montevideo, específicamente en el edificio del Comando General de la Armada.

Las Unidades de superficie y aéreas dependientes del Comando de la Flota

El Comando de la Flota asigna unidades alistadas, de superficie y aire, para cubrir los servicios de guardia de Búsqueda y Rescate.

Las unidades desplegadas, no afectadas a los servicios de guardia SAR, estarán disponibles a requerimiento de JESAR para actuar como Unidades de Búsqueda y Rescate o Estaciones de Retransmisión de Comunicaciones.

Todas las unidades, de superficie y aire, operando en cualquier misión tienen las responsabilidades asignadas a los Puestos de Alerta SAR ante la recepción de cualquier pedido de auxilio o señal de alerta de cualquier tipo.

El Grupo de Buceo y Salvamento de la Armada

El Grupo de Buceo y Salvamento de la Armada (GRUBU) mantiene un servicio permanente para respuesta de emergencia. Este es requerido por el MRCC cuando la seguridad de las personas sólo pueda ser garantizada por una acción de este tipo de respuesta.

También podrá requerirse el apoyo de sus capacidades de medicina hiperbárica.

Las Estaciones Terrestres de comunicaciones dependientes del Comando de la Flota

Las estaciones terrestres de radio, fijas y móviles tienen las responsabilidades asignadas a los Puestos de Alerta SAR ante la recepción de cualquier pedido de auxilio o señal de alerta de cualquier tipo, pudiendo requerirse su participación como Estaciones de Retransmisión de Comunicaciones.

2.2.1.3 La Prefectura Nacional Naval

La Prefectura Nacional Naval (PRENA) posee un despliegue de unidades en los litorales fluviales, lacustres y marítimos que la convierte en un elemento fundamental para el sistema.

Las Prefecturas, Subprefecturas y Destacamentos

Las Prefecturas, Subprefecturas y Destacamentos tienen las siguientes funciones principales dentro del Sistema SAR:

- Actuar como Puestos de Alerta del Sistema SAR.
- Actuar como Estaciones de Retransmisión de Comunicaciones.

- Actuar como Estaciones de Respuesta SAR Local Primaria, acuática o terrestre, de acuerdo a los medios.
- La respuesta SAR Local Primaria incluye la evacuación de consultas radiomédicas, a través del médico de guardia designado por el Servicio de Sanidad de la Armada (SANAV), según ANEXO “B”
- Mantener informado al MRCC, de la condición de alistamiento de sus medios de respuesta.
- Asignar los medios propios que estuvieran disponibles a las operaciones de búsqueda y rescate según lo requiera el MRCC.
- Coordinar la evacuación de las personas rescatadas por las Unidades SAR, una vez arribadas a puerto, de acuerdo a sus Planes de Contingencia locales.
- Brindar la información de sus registros meteorológicos locales presentes o pasados, al MRCC, en caso de ser requerida, si fuera una estación de colección de datos para SOHMA o si los tuviera como resultado del empleo del equipamiento propio o de sus actividades.
- Al brindar la Respuesta SAR Local Primaria, una vez declarado el incidente, las unidades terrestres asumen por defecto las tareas de Coordinador en el Lugar del Siniestro (CLS). En otras ocasiones, si las capacidades de la unidad específica y la proximidad de la zona del incidente lo permitieran, el MRCC podrá requerirles que asuman como tales, hasta el arribo de unidades de superficie o aéreas.

La Dirección de Tráfico Marítimo

La Dirección de Tráfico Marítimo (DIMAR) tiene las siguientes funciones principales:

- Actuar como Puesto de Alerta del sistema SAR.
- A través de la red de comunicaciones de Prefectura o de otros medios adecuados de acuerdo al procedimiento solicitado, efectuar las Búsquedas de Comunicaciones, Preliminar (PRECOM) o Extendida (EXCOM), que requiera el MRCC para la prosecución de un incidente o para la verificación y/o confirmación de una alerta cuando aún no se ha declarado el incidente.
- Mantener informado a JESAR, a través de la rama administrativa del MRCC, de las modificaciones a la legislación nacional, internacional, acuerdos, datos del área de operaciones, etc., de las que pudiera tomar conocimiento o a las que pudiera acceder y que afecten al servicio SAR.

La Dirección de Marina Mercante

La Dirección de Marina Mercante (DIRME) tiene las siguientes funciones principales:

- Mantener permanentemente informado a JESAR de las actualizaciones e incorporaciones a la normativa legal y/o acuerdos, de procedimientos y publicaciones internacionales de las que pudiera tomar conocimiento o acceder y que afecten al servicio SAR.
- Brindar información al MRCC cuando este lo requiera sobre matrículas, armadores, propietarios, agencias, permisos, datos de los buques y cualquier otra información que pudiera apoyar la eficiencia del servicio SAR.

El Departamento de Legislación y Acuerdos Legales

El Departamento de Legislación y Acuerdos (DELEA) es el principal punto de contacto con OMI. Deberá mantener permanentemente informado a JESAR sobre modificaciones o incorporaciones a la normativa internacional que tengan efecto sobre los servicios SAR.

Deberá dirigir a JESAR cualquier requerimiento referido a los Servicios SAR que reciba de parte de OMI, quién responderá las consultas por la misma vía.

Las Estaciones Terrestres de Comunicaciones dependientes de la Prefectura Nacional Naval

Las Estaciones Terrestres de PRENA, fijas o móviles, tienen las responsabilidades asignadas a los Puestos de Alerta SAR ante la recepción de cualquier pedido de auxilio o señal de alerta de cualquier tipo, pudiendo requerirse su participación como Estaciones de Retransmisión de Comunicaciones.

La División de Investigaciones

En la prosecución de un incidente podrá requerirse el apoyo de la División de Inteligencia (DIVIN) sobre la existencia de datos de alguna situación que pudiera generar por ejemplo, una salida del país de las personas buscadas para evitar una acción legal.

2.2.1.4 La Dirección General de Material Naval

La Dirección de Material Naval (DIMAT) está involucrada a través de los siguientes Servicios:

El Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada

El Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA), además de su servicio normal de pronósticos, alertas meteorológicas y avisos a los navegantes, deberá:

- Proveer pronósticos especiales para el área del incidente, actualizados según la frecuencia que requiera el MRCC, ó la que permita su capacidad de obtención de datos.
- Tramitar los Avisos Urgentes a los Navegantes (AVUR), requeridos por el Coordinador de Misión SAR, para la prosecución de los incidentes.

El Servicio de Balizamiento

El Servicio de Balizamiento (SERBA) tiene la capacidad de proveer estaciones de alerta y retransmisión de comunicaciones y puestos de vigilancia, por intermedio de sus faros.

El Servicio de Buques Auxiliares

El Servicio de Buques Auxiliares (SEBAX) tiene unidades de superficie con capacidad SAR, las cuales podrán ser utilizadas cuando la conducción de un incidente lo requiera.

- Si las unidades tuvieran capacidad, JESAR podrá coordinar con el COMFLO y DIMAT, la incorporación de las mismas a las guardias SAR.

- El SEBAX mantiene informado al MRCC de la condición de alistamiento de sus medios de respuesta.

2.2.1.5 La Dirección General de Personal

La Dirección de Personal Naval (DIPER) esta involucrada con los siguientes Servicios.

La Dirección de Sanidad Naval

La Dirección de Sanidad Naval (SANAV), es quién provee los médicos que evacuan las consultas radiomédicas y que se ven afectados a las guardias SAR.

Deberá remitir semanalmente a JESAR el listado de los médicos que cubren la guardia de consulta radio médica y el listado de los médicos de guardia SAR.

La 5ª División del Estado Mayor General de la Armada – Comunicaciones

La División Comunicaciones del Estado Mayor General de la Armada (EMCOM), es quién provee el apoyo a las comunicaciones y determina la política de las comunicaciones en el ámbito de la Armada Nacional.

Las estaciones de radio dependientes de esta División actuarán como Puestos de Alerta en forma permanente y como Estaciones Retransmisoras de Comunicaciones cuando lo requiera el Coordinador de Misión para la conducción de los incidentes.

2.2.1.6 La Fuerza Aérea Uruguaya

La Fuerza Aérea Uruguaya (FAU), tiene bajo su responsabilidad el Centro Coordinador de Rescate Aeronáutico Carrasco (RCC Carrasco) y actúa como Punto de Contacto SAR (SPOC) del sistema COSPAS-SARSAT.

El SPOC Uruguay

El Punto de Contacto SAR nacional (SPOC Uruguay) es un Puesto de Alerta SAR con características y capacidades particulares. Allí se reciben las alertas recogidas por los sistemas satelitales, retransmitidas por los Centros Coordinadores de Misión (MCC) o por RCC extranjeros. Tiene la responsabilidad asignada a todos los puestos de alerta de retransmitir al MRCC la información recibida en forma completa y en el menor tiempo posible. Además actúa como enlace entre el MRCC y las estaciones del sistema COSPAS-SARSAT.

El RCC Carrasco

El RCC Carrasco tiene unidades aéreas disponibles para sus tareas de búsqueda y rescate, las cuales podrán ser requeridas para apoyar las operaciones de búsqueda y rescate en el mar. De la misma forma, el RCC Carrasco podrá requerir al MRCC Uruguay la coordinación de apoyo de medios navales si fuera necesario para sus operaciones SAR. Esta coordinación de unidades requiere que el MRCC y el RCC mantengan actualizada, e intercambien, la información de disponibilidad y condición de alistamiento de sus medios.

Podrá requerirse también la coordinación con los Controles de Tráfico Aéreo cuando se necesite información o apoyo de aeronaves comerciales en vuelo en la zona de un incidente y/o facilidades de pista para unidades aéreas participando de un incidente.

2.2.1.7 El Ejército Nacional

El Ejército Nacional (EN) posee facilidades de puestos móviles de comunicaciones y radiogoniometría cuyo apoyo podría ser requerido en determinado tipo de incidentes.

2.2.1.7 La Dirección Nacional de Sanidad de las Fuerzas Armadas

De esta dirección (DNS.FF.AA.) depende el Hospital Central de las Fuerzas Armadas (HMC).

- El JESAR podrá requerir del HMC apoyo de especialistas para determinadas consultas radiomédicas o para asesoramiento complementario en la determinación de la urgencia de una evacuación.
- Estos apoyos podrán ser solicitados por SANAV ó directamente por JESAR.
- También podrá requerir el apoyo de médicos o instalaciones para participar en incidentes que, por la magnitud de los mismos o por la complejidad del cuadro de el/los paciente/s o del equipamiento requerido, excedan la capacidad de respuesta de SANAV.
- El HMC posee un helipuerto con capacidad de recibir a las unidades de rescate y un Departamento de Emergencias para asistir a las personas que sean derivadas a ese lugar durante las operaciones de rescate de un incidente SAR.

2.3 LOS RECURSOS SAR QUE PROVEEN LOS ORGANISMOS OFICIALES CON CAPACIDADES DE APOYO PRINCIPALES

El Decreto 225/997 establece que "Las dependencias de la Armada Nacional, los Organismos del Estado, Instituciones Privadas y todos aquellos que tomen conocimiento de cualquier situación que pueda generar un incidente SAR, están obligados a comunicarlo al Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar en la forma más rápida y clara posible".

El mismo decreto establece además que "Los Organismos del Estado, militares y/o civiles que tengan potencial SAR, otorgarán prioridad, si las circunstancias lo permiten a conferir todas las facilidades para su concurrencia inmediata a un incidente SAR, una vez declarado éste por la autoridad competente".

2.3.1 Administración Nacional de Telecomunicaciones

La Administración Nacional de Telecomunicaciones (ANTEL), opera estaciones costeras nacionales.

El reglamento de funcionamiento y los convenios aprobados a la Ley Nº 16.303 del 14 de septiembre de 1992, establece la obligación de las

estaciones de dar el trámite correspondiente a las comunicaciones de socorro.

Por su parte, lo expresado en el Decreto N° 225/997 incluye, en dicho trámite, la notificación al MRCC.

Puestos de Alerta SAR

Lo expresado anteriormente incluye a las estaciones costeras de ANTEL dentro de la definición de los Puestos de Alerta SAR.

Estaciones de Retransmisión de Comunicaciones

Las capacidades inherentes de las estaciones costeras, permite que en caso de ser requerido, sean empleadas como Estaciones de Retransmisión de Comunicaciones, si ello se requiere para la conducción de las operaciones de búsqueda y/o rescate.

Proveedor de Datos SAR

Podrá requerirse, para la conducción de los incidentes, información contenida en las bases de datos de ANTEL, como por ejemplo, datos del usuario correspondiente a un número telefónico del servicio fijo o celular ó la coordinación con proveedores privados de estos servicios para la obtención de estos datos.

2.3.2 Administración Nacional de Puertos

La Administración Nacional de Puertos (ANP), como administrador de los puertos estatales, apoyará con los medios de superficie (por ejemplo remolcadores) que posea y sus instalaciones, cuando sea requerido por el MRCC, para la conducción de los incidentes.

2.3.3 Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland

La Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP), posee capacidades de apoyo logístico en el suministro de combustibles marítimos, aéreos y terrestres que podrán ser requeridas cuando la magnitud del incidente así lo indique.

Además, las unidades de su flota de buques tanque, remolcadores y otros, podrán ser requeridas para apoyar la prosecución de un incidente SAR, cuando sea aplicable.

2.3.4 Ministerio del Interior

La participación del Ministerio del Interior (MI) podrá ser requerida como:

Puesto de Alerta SAR

La puesta en funcionamiento del Servicio 911 de Emergencia Policial, es un medio de entrada de alertas SAR. Los operadores de estos servicios están normalmente entrenados para obtener los datos básicos de la emergencia o dirigir la llamada al MRCC.

De todas formas, el MRCC coordinará con el Ministerio del Interior, los procedimientos para la rápida transmisión de la información al JESAR y la distribución de formularios de Notificación Inicial SAR.

Proveedor de Datos SAR

En la prosecución de un incidente podrá requerirse el apoyo de las dependencias policiales en todo el país para obtener información sobre personas involucradas en un incidente SAR, tal como confirmaciones de datos de domicilio o presencia física en los mismos, ó datos de alguna situación que pudiera generar por ejemplo, una salida ilegal del país de las personas.

Apoyo en Lucha Contra Incendios

Los elementos de la Dirección Nacional de Bomberos (DNB) y sus unidades móviles podrán ser requeridos para colaborar en incidentes en los cuales el rescate de las personas requiera de actividades de Lucha Contra Incendio en buques. También podrá requerirse el apoyo de grupos de rescate especializados pertenecientes a esta Dirección.

Apoyo en Comunicaciones

El MI posee una red de comunicaciones muy amplia, cuyo apoyo podrá ser requerido para la conducción de incidentes SAR.

Atención Médica de Emergencia

El Hospital Policial, posee un helipuerto con capacidad de recibir a las unidades de rescate y un Departamento de Emergencia para participar en incidentes que, por la magnitud de los mismos o por la complejidad del cuadro de el/los paciente/s o del equipamiento requerido, excedan la capacidad de respuesta de SANAV y del HMC.

2.3.5 Ministerio de Transporte y Obras Públicas

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), por intermedio de sus medios de navegación (dragas, remolcadores, etc.), dependientes de la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH), puede colaborar en el rescate de embarcaciones que se encuentran en peligro.

También se requerirá apoyo de facilidades de puertos y amarraderos dependientes de esta Dirección para medios de superficie SAR que se encuentren involucradas en la prosecución de un incidente y deban reabastecerse y/o pernoctar en dichas facilidades para reiniciar o emprender una búsqueda a primera luz del día.

2.3.6 Ministerio de Salud Pública

El Ministerio de Salud Pública (MSP) administra la mayoría de los nosocomios de salud del Estado y podrá proveer, en caso de Emergencia, ambulancias, atención de emergencia y lugares físicos donde alojar las personas afectadas por un incidente SAR.

2.3.7 Ministerio de Relaciones Exteriores

JESAR podrá requerir la participación del Ministerio de Relaciones Exteriores (MRREE) cuando durante la prosecución de un incidente SAR, se requieran autorizaciones o coordinaciones diplomáticas urgentes.

2.3.8 Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones

La Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones (URSEC), podrá actuar como Proveedor de Datos SAR cuando sea requerido para la

conducción de un incidente, aportando los datos contenidos en sus registros sobre radiobalizas nacionales y sobre capacidades de comunicaciones de buques y estaciones terrestres.

2.4 LOS RECURSOS SAR QUE PROVEEN LOS PARTICIPANTES DEL SISTEMA PERTENECIENTES A ENTIDADES PRIVADAS

2.4.1 Organizaciones de Voluntarios en Rescate Marítimo

Las Organizaciones de Voluntarios en Rescate Marítimo, podrán aportar medios y personales adecuados para la ejecución de determinadas operaciones. Estos medios deberán estar reconocidos por el sistema como aptos para dichas operaciones.

También podrán actuar como Puestos de Alerta SAR cuando posean bases permanentes con escucha en las frecuencias marítimas.

Una vez reconocidos por el sistema, estas organizaciones deberán mantener informado al MRCC, de la condición de alistamiento de sus medios de respuesta y de la situación operativa de sus bases.

2.4.2 La Asociación Honoraria de Salvamentos Marítimos y Fluviales

La Asociación Honoraria de Salvamentos Marítimos y Fluviales (ADES) es actualmente la única organización de voluntarios reconocida por el Sistema SAR Marítimo.

2.4.3 Clubes de Yates y Asociaciones Deportivas Náuticas

Estas entidades pueden apoyar con medios para búsquedas locales y con infraestructuras de comunicaciones, así como facilidades de amarre o muelle para Unidades SAR durante la prosecución de un incidente.

2.4.4 Empresas Comerciales vinculadas al Sector Marítimo

Para determinadas emergencias, estas empresas probablemente cuenten con elementos marítimos y/o aéreos que pueden ser utilizados por el sistema.

Un ejemplo, sería el uso de los remolcadores surtos en los puertos o el apoyo de proveedores marítimos con materiales indispensables para la ejecución de un rescate y que ellos pudieran poseer en stock.

De todas maneras, el espectro de empresas que pueden colaborar es muy amplio y dependerá del tipo de siniestro.

2.4.5 Proveedores de Asistencia Médica

En determinadas situaciones, por disponibilidad de camas, capacidad de atender determinadas lesiones, facilidades de helipuerto o proximidad al incidente podrá requerirse el apoyo de hospitales o sanatorios privados para asistir personal evacuado como resultado de un incidente SAR.

2.4.6 Servicios Médicos de Emergencia Móvil

Estos servicios médicos, que se encuentran diseminados en casi todas las localidades del país, tienen un potencial humano y material muy importante a la hora de efectuar el traslado de heridos a los diferentes

nosocomios desde los puntos iniciales de evacuación y asistencia de emergencia especializada móvil.

2.4.7 Emisoras de Radio y Televisión

Durante búsquedas prolongadas podrá requerirse a las estaciones privadas de radio y televisión la difusión de información sobre embarcaciones y/o personas desaparecidas y los puntos de contacto para quienes pudieran aportar información.



CAPÍTULO 3

POLÍTICAS DEL SISTEMA SAR MARÍTIMO

3.1 POLÍTICA GENERAL DE RESPUESTA SAR

La política general de respuesta del Sistema SAR Marítimo es que cualquier elemento del mismo que tome conocimiento de una emergencia real, si está en condiciones, agotará los medios para asistir a la /s persona /s en peligro. En cualquier caso, pueda responder o no, notificará de inmediato al MRCC.

3.2 DECLARACIÓN DE INCIDENTES

JESAR y por tanto, el MRCC Uruguay, es el único autorizado a declarar, suspender o cerrar incidentes SAR. Como se menciona en el punto anterior, esto no limita la respuesta local ante una emergencia.

3.3 INCIDENTES DE BALIZAS DE EMERGENCIA

Las balizas de emergencia son una de las herramientas más importantes disponibles para las autoridades SAR.

3.3.1 Definiciones

Falsa Alarma: término usado para clasificar una alerta que, proviniendo de un equipo de alerta de emergencias, en este caso una baliza, se produce como resultado de alertas engañosas, activaciones inadvertidas, involuntarias o por mala manipulación.

Falsa Alerta: término usado para clasificar una alerta que normalmente no proviene de un equipo de alerta de emergencias, en este caso una baliza, producto de emisiones espurias u otras interferencias o incluso alertas de balizas que no deberían haberse producido.

3.3.2 Valoración del Riesgo considerando posiciones de alerta remotas

En algunas situaciones, la posición indicada de una alerta es tan distante de los medios SAR disponibles que es prácticamente impracticable despachar inmediatamente recursos a asistir. De la misma manera, hay situaciones en las cuales la información de la alerta de emergencia es vaga y despachar medios inmediatamente puede poner en riesgo la seguridad de otros o dejar un área de responsabilidad relativamente grande sin cobertura SAR. En estas situaciones, el MRCC debe usar una cantidad razonable de tiempo investigando y evaluando la situación antes de despachar los recursos. Adicionalmente, el MRCC puede alertar recursos alternativos (voluntarios, participantes de AMVER, otras agencias, etc.) que puedan estar en posición para asistir.

3.3.2.1 Política de respuesta

En respuesta a las alertas de balizas, el MRCC debe considerar toda la Información disponible como ser: información de posición, información

de registro y la presencia de información corroboratoria. El MRCC debe evaluar los reportes e intentar correlacionarlos con otras indicaciones de emergencia.

Alertas audibles de balizas

Las alertas audibles de balizas no siempre indican una emergencia. Históricamente, muchas de estas alertas son falsas alarmas resultantes de aterrizajes violentos o causados por errores de la tripulación durante el mantenimiento del buque.

Los reportes de alertas de balizas audibles indican que una baliza ha sido activada. La respuesta SAR a la señal audible de una baliza debe ser similar a la respuesta dada ante un avistamiento de bengala. En los casos en que los recursos propios escuchen la baliza, normalmente responderán inmediatamente y determinarán la fuente de la señal. La mayoría de los demás reportes de señales audibles provienen de aeronaves comerciales y las mismas ayudarán a determinar la posición general de la baliza.

Alertas de Balizas de 406 MHz COSPAS - SARTSAT

Desde 1990, la comunidad marítima está cambiando las EPIRB's a una frecuencia única y dedicada para balizas de emergencia satelitales, 406 MHz (406.025 MHz más exactamente).

El uso de esta frecuencia minimiza los problemas de interferencia. Además, el software de los satélites reconoce y retransmite únicamente señales codificadas de balizas de 406 MHz, reduciendo las falsas alertas. Acorde a esto, la respuesta a las balizas de 406 MHz es inmediata, sin dejar de tener en cuenta los conceptos de valoración del riesgo.

Las primeras alertas y las soluciones compuestas de balizas de 406 MHz indican que una baliza ha sido activada.

La respuesta SAR a una baliza de 406 MHz debe aproximarse a la respuesta a un MAYDAY.

El sistema y equipamiento COSPAS - SARTSAT provee alertas y posiciones de alta confiabilidad. Sin embargo, factores como la geometría del pasaje de los satélites, anomalías atmosféricas e inestabilidad del oscilador de las balizas pueden degradar la señal de la baliza y la información de posición.

Cualquier degradación de la alerta normalmente se refleja en una división entre las probabilidades de las soluciones A y B en los mensajes de primera alerta.

Alertas de Balizas de 121.5/243 MHz COSPAS - SARTSAT

Las primeras alertas y aun las soluciones compuestas de balizas de 121.5/243 MHz no siempre indican que una baliza ha sido activada. En promedio, solo el 1% de las primeras alertas es una emergencia real. La detección de señales espurias, debidas principalmente a emisiones que no son de balizas, causa numerosas falsas alertas. Las señales espurias incluyen transmisiones en fonía en 121.5/243 MHz, sistemas de aperturas de puertas de garajes, transmisiones de microondas sistemas de TV satelitales, computadoras y otros sistemas.

Debido a sus altos porcentajes de falsas alertas y falsa alarmas, las primeras alertas de 121.5/243 MHz inician la **Fase Incertidumbre**. El MRCC debe intentar agresivamente corroborar las primeras alertas de 121.5/243 MHz con cualquier otra información potencial de emergencia. El MRCC normalmente deberá despachar recursos cuando obtenga información ampliatoria como reportes de señal audible por parte de aeronaves y de la existencia de buques demorados u otros reportes de emergencia. A continuación de una Primera Alerta, el MRCC recibirá normalmente una solución compuesta, si la baliza continúa transmitiendo, dentro de unos 48 minutos (rango promedio entre 30 y 90 minutos). La primera Solución Compuesta de una alerta de baliza de 121.5/243 MHz corresponde, como mínimo, a una **Fase Alerta**.- El MRCC debe plotear la posición geográfica de las soluciones compuestas y responder en forma acorde. Una segunda Solución Compuesta de una alerta de baliza de 121.5/243 MHz corresponde a la **Fase Peligro**.

ALERTA DE BALIZA	FASE DE LA EMERGENCIA
121.5/243 MHz Segunda Alerta Compuesta	Evaluar inicialmente como PELIGRO
406 MHz GEO registrada	
406 MHz LEO solución "A"	
406 MHz LEO registrada, sin posición	
121.5/243 MHz Primer reporte de alerta audible	Evaluar inicialmente como ALERTA . Investigar, reevaluar y responder según los hechos y las circunstancias lo indiquen
121.5/243 MHz Primera Alerta Compuesta	
406 MHz LEO solución "B" con probabilidad > 20 % (ver Nota)	
121.5/243 MHz Primera Alerta	Evaluar inicialmente como INCERTIDUMBRE . Investigar, reevaluar y responder según los hechos y las circunstancias lo indiquen
406 MHz LEO solución "B" con probabilidad < 20 % (ver Nota)	
Nota: Todas las soluciones "B" deben ser coordinadas con el RCC involucrado en la solución "A" al evaluar / responder a las mismas. Comparar siempre la descripción / tipo del buque y puerto de origen / POC de registro contra la posición de la alerta.	

3.4 INCIDENTES DE BENGALAS

Las bengalas rojas y anaranjadas son internacionalmente reconocidas como señales de emergencia marítima y aeronáutica. Además son un equipamiento requerido a la mayoría de los buques que operan en alta mar y por su bajo costo, también es usual que las lleven los buques costeros y de recreo.

3.4.1 Generalidades

Normalmente, solo una pequeña fracción de las búsquedas iniciadas realmente localiza un buque en emergencia. Hay varias razones para esto y las dificultades en la prosecución de un incidente de bengala se producen en las cinco etapas del incidente SAR:

- Toma de conocimiento
La fuente típica de reporte de un avistamiento de bengala es un ciudadano preocupado con poca o ninguna experiencia marinera. Adicionalmente, fenómenos naturales y acciones humanas son

confundidos con bengalas y causan la activación innecesaria del Sistema SAR.

- **Acciones Iniciales**

Normalmente es difícil obtener un reporte exacto debido a la variedad de tipos de bengalas, el nivel de experiencia de la fuente de reportes y la habilidad del planificador de la búsqueda para extraer la necesaria información para evaluar apropiadamente la situación.

- **Planificación**

Planificar una búsqueda de un objeto desconocido requiere hacer numerosas hipótesis y se vuelve más complicado con la falta de una guía práctica para la prosecución de un caso de bengala.

- **Operaciones**

Aparte de la credibilidad del reporte y de la habilidad del SMC para desarrollar un plan óptimo, nuestras tripulaciones y el personal del MRCC, luego de responder a una determinada cantidad de avistamientos de bengala en los cuales no se localice el objetivo, pueden desmotivarse o volverse displicentes con este tipo de incidentes.

- **Conclusión de la Misión**

Debido a la incertidumbre e hipótesis involucradas en la planificación de la búsqueda, es difícil, si no imposible, medir adecuadamente la efectividad de una búsqueda. Además, los requerimientos para conducir una búsqueda a primera luz del día para casos de bengala no resueltos pueden variar de acuerdo a los diferentes SMC, causando esfuerzos inconsistentes.

3.4.2 Características de las bengalas.

TIPO	TRAYECTORIA	ALTURA PROMEDIO	DURACIÓN DE QUEMADO	Potencia en Candelas ALCANCE NOMINAL
METEORO/ DE PISTOLA*	SUBIDA Y BAJADA RÁPIDAS	75 - 120 mts	5.5 segundos	10000 – 30000 15 - 17 MN
PARACAIDAS**	SUBIDA RÁPIDA/ BAJADA LENTA	300 - 360 mts	30 - 40 segundos	20000 – 40000 14 - 20 MN
DE MANO***	FIJA	Asumir 3 mts	50 - 120 segundos	500 – 15000 8 - 16 MN

* Las señales luminosas tipo Meteoro no tienen ningún requisito de altitud mínimo.
 ** Requerimientos bengalas tipo Paracaídas según SOLAS: altura: 300 metros, potencia: 30000 Candelas.
 *** Requerimiento bengalas de mano según SOLAS: potencia: 15000 candelas.

3.4.3 Política de respuesta

Como en todas las señales de emergencia, al existir la probabilidad de que sea positivamente una situación de peligro, todos los reportes de

avistamientos de bengala sobre el mar serán declarados como incidentes.

- Las bengalas rojas y anaranjadas avistadas sobre el mar serán tratadas como casos **Fase Peligro** hasta que se demuestre lo contrario.
- Las bengalas de otros colores avistadas sobre el mar serán tratadas como casos **Fase Alerta** hasta obtener mayor información.

3.5 INCIDENTES POR LLAMADA SELECTIVA DIGITAL (DSC) MF/ HF

3.5.1 Generalidades

La Llamada Selectiva Digital (DSC) es única, desde el punto de vista que las comunicaciones de emergencia, es iniciada por disparos de datos digitales que son ampliamente difundidos; pero todas las comunicaciones posteriores, después del acuse de recibo inicial, son normalmente manejadas por radiotelefonía. Las recomendaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (ITU) requieren que cada unidad que reciba una alerta o retransmisión de alerta de emergencia DSC envíe un acuse de recibo, aún cuando se sepa que otras unidades ya lo han hecho. Por esto, es probable que múltiples estaciones reciban y acusen recibo a las mismas alertas de emergencia DSC. También es posible que la misma alerta de emergencia pueda recibirse en las bandas de MF y HF.

3.5.2 Respuesta primaria en telefonía

Para todas las llamadas de emergencia DSC MF/HF, la respuesta primaria en telefonía será efectuada por la Estación Receptora Punta Brava. Esta unidad tendrá la responsabilidad primaria por comenzar una respuesta en telefonía si el buque en emergencia no aparece rápidamente en la frecuencia de telefonía correspondiente. Efectuará una llamada individual al buque en emergencia en la frecuencia de telefonía apropiada, usando cualquier información disponible incluida en la alerta DSC para identificar al buque. Esta información puede incluir la posición del buque, la naturaleza de la emergencia, o el número de Identidad del Servicio Móvil Marítimo (MMSI). Si se establecen comunicaciones, verificará que existe una situación de emergencia, la posición del buque si es posible y notificarán al MRCC de inmediato.

- Si no logra establecer comunicaciones con el buque en emergencia después de hacer la llamada y monitorear la frecuencia de radiotelefonía por cinco minutos, enviará una llamada DSC puntual al número MMSI del buque en emergencia, con precedencia Socorro.
- Fracaso en establecer comunicaciones.
 - Si finalmente no puede establecer ninguna comunicación con el buque en emergencia después de seguir los pasos indicados arriba, se notificará de ello al MRCC. Sólo el SMC puede determinar que una alerta de emergencia DSC es una probable falsa alerta.
- Llamadas de emergencia en DSC MF/HF sin posición.
 - Para llamadas de emergencia en DSC MF/HF donde no se conozca ninguna información de posición, y para las llamadas donde la posición del buque en emergencia cae fuera de la Región de

Responsabilidad SAR nacional, se mantiene el periodo de monitoreo de diez minutos para todas las unidades receptoras. Si no se escucha ninguna comunicación del buque en emergencia, el SMC puede ordenar a una unidad específica que haya recibido la alerta que intente establecer comunicaciones en telefonía.

3.5.3 ACCIÓN

Todas las unidades costeras que reciban una alerta o retransmisión de alerta de emergencia DSC MF/HF cumplirán las siguientes acciones:

Acusar recibo a la alerta o retransmisión de alerta de emergencia.

Como criterio básico las estaciones costeras acusarán recibo a todas las alertas DSC por medio de la función de Acuse de Recibo DSC (envío a “Todos los Buques”) antes de tomar cualquier acción subsiguiente. Los acuses de recibo serán hechos vía DSC en la misma frecuencia en la que fue recibida la alerta de emergencia, y tendrá lugar después de un minuto para permitir a unidades con DSC MF/HF automatizado hacer llamadas en todas las frecuencias de MF/HF, y en todos los casos dentro de 2.75 minutos de la recepción, de acuerdo con las regulaciones de la ITU. El acuse de recibo no implica la asunción como SMC por parte de la unidad que lo hace. El acuse de recibo simplemente significa que la llamada DSC ha sido recibida por una unidad costera y que el sistema está respondiendo a la misma.

Siguiendo los procedimientos recomendados en la Circular MSC/Circ.959 del Comité de Seguridad Marítima de OMI, los siguientes criterios específicos serán aplicados hasta nuevo aviso, principalmente para evitar acuses de recibo a señales muy remotas cuando haya otra organización SAR actuando:

Alertas

Cuando la alerta incluye la posición de la nave:

- Si la posición está dentro de la SRR propia
 - a Acusar recibo de la alerta por DSC y telefonía.
- Si la posición está fuera de la SRR propia.
 - a Demorar el acuse de recibo por un periodo corto para permitirle al MRCC / CS apropiado acusar recibo.
 - b Si no hay acuse de recibo, pasar toda la información al MRCC para que éste retransmita la alerta al MRCC apropiado. Pedir acuse de recibo.

Cuando la alerta no incluye la posición de la nave:

- Demorar el acuse de recibo por un periodo.
- Verificar el MMSI / MID, acusar recibo e intentar establecer contacto.
- Si se recibe una respuesta, y está dentro de la SRR propia, notificar al MRCC para que se coordine según se requiera. Si la emergencia está fuera de la SRR propia informar al MRCC para que coordine hasta que el MRCC apropiado asuma como SMC.
- Si no se recibe ninguna respuesta, permanezca a la escucha, pero además notifique al MRCC para que continúe investigando y pase la

alerta al estado del pabellón / MRCC / proveedor de datos SAR correspondientes. Pedir acuse de recibo.

Retransmisiones de Alertas de Emergencia.

- Si es transmitida por un MRCC / CS.
- Si es transmitida por una nave dentro de la SRR propia.
- Acusar recibo.
- Si la posición retransmitida de la emergencia está dentro de la SRR propia, notificar al MRCC e intentar establecer comunicaciones con el buque en emergencia y con el retransmisor.
- Si la posición retransmitida de la emergencia está fuera de la SRR propia, notificar al MRCC para que éste informe al MRCC apropiado.
- Si es transmitida por una nave fuera de la SRR propia.
- Si la posición retransmitida de la emergencia está dentro de la SRR propia, acusar recibo, notificar al MRCC e intentar establecer comunicaciones con el buque en emergencia y con el retransmisor.
- Si la posición retransmitida de la emergencia está fuera de la SRR propia, notificar al MRCC para que éste informe al MRCC apropiado.
- Si es transmitida sin la posición de la emergencia, notificar al MRCC para intentar determinar la posición y continuar investigando.

Si lo que se recibe es un Acuse Recibo de una Alerta:

- Recibido de una estación de buque.
- Si no se recibe la emergencia original y el buque que acusa recibo está dentro de la SRR propia, pedir detalles de la misma al buque que está acusando recibo. Si el buque que acusa recibo está fuera de la SRR propia, continuar monitoreando la frecuencia de radiotelefonía por futuras informaciones.
- Recibido de un MRCC/CS.
El MRCC/CS que acusa recibo será responsable por la coordinación. Si es necesario, buscar información adicional.

Monitorear la frecuencia de telefonía correspondiente.

Después de acusar recibo a una alerta DSC, cada unidad receptora monitoreará la frecuencia de telefonía correspondiente por lo menos por diez minutos, o hasta que se establezcan comunicaciones de prosecución entre el buque en emergencia y el MRCC.

Notificar al MRCC.

Cada unidad receptora notificará al MRCC. Dicha notificación tendrá lugar al mismo tiempo que el periodo de 10 minutos de monitoreo indicado arriba.

3.5.4 Política de Respuesta

La DSC es un sistema de alerta de emergencia reconocido internacionalmente, y como tal, las llamadas de emergencia iniciadas en DSC se pondrán inmediatamente en la fase de la emergencia "PELIGRO". Las prioridades del SMC son determinar si se han establecido comunicaciones con el buque en emergencia, y trazar la posición del mismo, si se conoce.

Para casos de emergencia DSC fuera de la Región de Responsabilidad SAR nacional, el SMC transferirá las responsabilidades de SMC al RCC extranjero apropiado.

Si se establecen comunicaciones y el buque en emergencia está en la RRS nacional, el caso se conducirá según las políticas y procedimientos SAR existentes.

Si no pueden establecerse comunicaciones, el SMC usará el MMSI del buque para buscar en las bases de datos disponibles, como la del “Sistema de Acceso y Obtención de Datos del Móvil Marítimo (MARS)” ubicado en el sitio web de la ITU. El número de MMSI puede usarse con cualquier base de datos para ayudar a determinar la identidad del buque y cualquier otro medio posible de contactarlo (como un número Inmarsat). Cuando no sea posible ninguna comunicación, pero se proporcione una posición vía DSC que está dentro de la RRS nacional, deben enviarse recursos a investigar lo más pronto posible.

Suspensión del Incidente.

El incidente DSC MF/HF será suspendido cuando:

- no pueda establecerse ninguna comunicación con el buque en emergencia.
- no pueda obtenerse ninguna información ampliatoria o formas de contactarse con el buque de fuentes como bases de datos u otras fuentes, y no se conozca ninguna información de posición.

3.6 INCIDENTES LLAMADA SELECTIVA DIGITAL (DSC) VHF- FM

3.6.1 Generalidades

- Los equipos VHF-FM con capacidad DSC mantienen guardia continua en el canal 70, sin importar el canal sintonizado manualmente en el panel de control. Por tanto, las unidades equipadas con DSC pueden recibir una alerta de emergencia en canal 70. Cuando se reciba una alerta, la mayoría de los equipos emitirán una alarma de audio fuerte y automáticamente cambiarán a Canal 16 VHF-FM. El buque en peligro puede entonces empezar una transmisión en telefonía en esta frecuencia.

El Sistema SAR Marítimo Nacional cuenta actualmente con antenas transceptoras de VHF-FM para DSC en: Santa Teresa, Chafalote, Piriápolis, Montevideo, Colonia y Carmelo, lo que proporciona una cobertura prácticamente total del Área Marítima A1 en la SRR nacional.

Estas antenas simplemente transmiten la señal hacia y desde la Estación Receptora Punta Brava.

3.6.2 Respuesta primaria en telefonía

Al igual que en DSC MF-HF, la respuesta primaria en telefonía es la Estación Receptora Punta Brava.

3.6.3 Acción

Las unidades costeras equipadas con DSC VHF-FM que reciban la notificación de una alerta en esta banda deberán:

- Acusar recibo de la alerta por DSC y telefonía.

- Obtener información relevante que posea la fuente, incluyendo:
 - (1) el número MMSI del buque en peligro.
 - (2) Posición.
 - (3) naturaleza de la emergencia.
 - (4) frecuencia en telefonía.

Esta información está normalmente incluida en la alerta DSC y puede ser visualizada por la fuente en la pantalla de su radio. Intentar establecer comunicaciones VHF-FM con el buque en peligro en canal 16.

Dada la distribución actual del sistema en nuestro país, solo pueden intentar establecer comunicaciones en telefonía directamente, al recibir la alerta la Estación Receptora Punta Brava, usando el sistema de retransmisión automática, y el MRCC, para alertas dentro de alcance geográfico.

La Estación Receptora Punta Brava será la responsable de intentar establecer comunicaciones con el buque en peligro en canal 16, empleando la información de niveles de señal obtenida del software del sistema para determinar la /s antena /s transceptoras a emplear.

Si no puede establecer comunicaciones en telefonía con el buque en emergencia, el SMC deberá emitir un AVUR local que será retransmitido vía Punta Brava a la red de transceptores. El AVUR incluirá un texto que pida a navegantes y estaciones costeras que recibieron la alerta DSC VHF-FM que informen al MRCC su posición al momento de la recepción, e información sobre otras señales de emergencias que pudieran haber sido observadas / oídas en la zona.

El AVUR será transmitido por lo menos durante una hora en intervalos de 15 minutos.

Las llamadas por radio no son suficientes, se requiere un AVUR.

3.6.4 Política de Respuesta

Todas las alertas de emergencia DSC VHF-FM serán asumidas como un incidente SAR y clasificadas en la fase de la emergencia PELIGRO

Las alertas de emergencia DSC VHF-FM se considerarán el equivalente a una llamada "MAYDAY" y requieren el mismo nivel de respuesta.

El AVUR es el requerimiento de respuesta mínimo para alertas de emergencia DSC VHF-FM.

El SMC enviará los recursos apropiados cuando haya información suficiente para establecer un área de búsqueda razonable. En la ausencia de tal información, los planificadores de la búsqueda deben emprender un trabajo de investigación agresivo, usando cada medio disponible para reducir el área de búsqueda, incluidas búsquedas para determinar si otros barcos o estaciones costeras de radio recibieran la alerta digital u oyeron las comunicaciones en radiotelefonía con antenas de baja altura.

Suspensión del Incidente.

El incidente DSC VHF-FM será suspendido cuando:

- No puede establecerse ninguna comunicación con el buque en peligro.
- No puede obtenerse ninguna información ampliatoria o formas de contactar al buque de fuentes como bases de datos u otras fuentes.
- No se conozca ninguna información de posición.

3.7 INCIDENTES DE ALERTAS DE EMERGENCIA RECIBIDAS POR INMARSAT

3.7.1 Generalidades

Existen tres tipos de alertas que pueden recibirse vía INMARSAT:

- Alertas de Telefonía Satelital.
- Alertas de INMARSAT-C.
- Alertas de INMARSAT-E (EPIRB INMARSAT).

Excepto para las alertas por telefonía satelital, en las cuales se establece una comunicación directa entre el buque en emergencia y el MRCC, la estación costera o la empresa armadora, e implican los procedimientos normales de respuesta para una alerta vía telefónica, para los otros dos tipos, la señal de alerta es recibida por el satélite, enviada a una Estación Terrena Terrestre (ETT)(LES) y ésta la procesa y distribuye al o a los MRCC apropiados, o la zona apropiada. La Estación Terrena cumple funciones similares a las de un MCC para emergencias de balizas COSPAS-SARSAT.

3.7.2 Características

Alertas INMARSAT C

Cuando un buque está en peligro grave e inminente puede usar su Estación Terrena de Buque (ET) (SES) INMARSAT para enviar la alerta de emergencia. Tiene dos métodos para hacerlo:

- Usando el menú provisto por el software de la SES.
- Presionando el botón de alerta, si la SES tuviera uno instalado.
- Cuando la alerta se envía desde el menú, en la pantalla aparecen una serie de campos a completar como: posición, naturaleza de la emergencia, etc. Normalmente la posición será provista por la interfase de navegación asociada al GPS.
- Cuando se emite por medio del botón de alerta, los datos son extraídos automáticamente por el sistema y el buque debería intentar enviar un mensaje posterior con información adicional.

Alertas INMARSAT E

Si bien las EPIRB INMARSAT aún no han sido reconocidas como un sistema de alerta del GMDSS, si un buque las tuviera instaladas, son un medio de recibir una alerta de emergencia.

Existen 4 Estaciones Terrenas Terrestres equipadas con elementos específicos para recibir alertas INMARSAT E: Raisting - Alemania, Santa Paula/Southbury - EE.UU, Perth - Australia y Goonhilly, RU.

La alerta es recibida siempre por lo menos por dos Estaciones Terrenas Costeras en cada región.

La alerta es inmediatamente redirigida al MRCC correspondiente
La EPIRB INMARSAT puede ser activada a control remoto desde el puente, manualmente o automáticamente si la baliza se libera por inmersión (acción hidrostática).

Política de Respuesta

- Si la posición está dentro de la SRR propia.
- Acusar recibo de la alerta.
- El MRCC debe asumir la coordinación declarando el incidente SAR en la fase PELIGRO.
- Si la posición está fuera de la SRR propia.
- Acusar recibo de la alerta.
- Coordinar hasta que el MRCC apropiado asuma como SMC.
- Pasar la alerta al MRCC apropiado. Pedir acuse de recibo.
- Sin posición o con la posición sin actualizar.
- Acusar recibo de la alerta.
- El MRCC debe asumir la coordinación.
- Verificar el ID/MID. Pasar la información al estado del pabellón / MRCC / proveedor de datos SAR correspondientes. Pedir acuse de recibo.

3.8 INCIDENTES DE TRANSMISIONES DE EMERGENCIA EN TELEFONÍA

3.8.1 Generalidades

Una transmisión de emergencia en telefonía puede usar la palabra de emergencia internacionalmente reconocida "MAYDAY" o una cantidad de palabras que indicarán la necesidad de asistencia incluyendo, pero no limitado a: socorro, ayuda, emergencia, problema, hundiéndose, etc.

Algunas son hechas por navegantes que pueden no ser capaces de emitir más que una sola transmisión antes de que la condición de su buque, equipo de comunicaciones o persona lo deje inhabilitado de transmitir información adicional. En estos casos, no tenemos la oportunidad de establecer comunicaciones directas con quien llama, y puede no ser posible determinar una posición o identificación. Esta situación se denomina Transmisión de Emergencia en Telefonía no Correlacionada.

Lamentablemente, también se reciben llamadas de emergencia de personas con la clara intención de desorientar o engañar a los operadores de guardia. A pesar de este hecho, todas las transmisiones de emergencia se tratarán como llamadas de emergencia legítimas a menos que se determine otra cosa.

3.8.2 Acción

Los operadores de guardia tratarán inicialmente toda transmisión de emergencia en telefonía como incidentes SAR. Todos los incidentes de transmisiones de emergencia se proseguirán agresivamente y serán cuidadosamente documentados.

Las unidades que reciban una transmisión de emergencia en telefonía deberán:

- Tratar de obtener la información esencial al recibir la alerta, incluyendo:
 - Posición y hora.
 - naturaleza de la emergencia.
 - descripción de la nave en peligro.
 - La información importante:
 - Cantidad / descripción de las personas a bordo.
 - Asistencia deseada.
 - Información meteorológica.
 - Información de la Fuente.
 - Atenerse en frecuencia a la escucha de comunicaciones posteriores.
 - Notificar al MRCC.
- Cada unidad receptora notificará al MRCC. Dicha notificación tendrá inmediatamente después de recibir la alerta o mientras permanece a la escucha por mas comunicaciones.

3.8.3 Política de respuesta

Todas las transmisiones de emergencia en telefonía serán asumidas como un incidente SAR.

Las iniciadas con la palabra "MAYDAY" serán clasificadas en la fase de la emergencia PELIGRO.

Aquellas en las que se empleen otras palabras, como las mencionadas anteriormente, serán clasificadas por lo menos en la fase ALERTA y se procederá a una investigación exhaustiva.

Establecida la fase de la emergencia se procederá de acuerdo a los procedimientos normales para cada una.

3.8.4 Transmisión de emergencia en telefonía no correlacionada

Cuando se han hecho todos los intentos por establecer comunicaciones luego del mensaje inicial y esto no se logra, habiendo sido previamente notificado el MRCC, el SMC deberá:

- Emitir un AVUR.
- Éste es el requisito de la respuesta mínima para transmisiones de emergencia no correlacionadas - efectuar llamadas a los buques es suficiente. El AVUR incluirá un texto que pida a navegantes y estaciones costeras que hayan escuchado la transmisión de emergencia que se contacten con el MRCC para indicar su posición al momento de la recepción e información sobre otras señales de emergencias que pudieran haber sido observadas / oídas en la zona. El AVUR será transmitido por lo menos durante una hora en intervalos de 15 minutos.
- Basado en la información proporcionada como realimentación o falta de realimentación luego de emitido el AVUR, el mismo debe modificarse para aprovechar esta información.
- Cuando exista información suficiente para establecer un área de la búsqueda razonable, enviará los recursos apropiados para responder a la transmisión. En la ausencia de tal información deberá emprender un trabajo de investigación agresivo, usando todos los

medios a su disposición para acotar el área de búsqueda, incluyendo:

- Análisis de los puntos notables de recepción.
- Cuando una transmisión de emergencia no correlacionada se reciba en dos puntos notables que puedan intersectarse, puede desarrollarse un área de búsqueda razonable a partir del área solapada (dependiendo del tamaño del área de solape). En algunos casos la recepción en un solo punto notable puede producir un área de búsqueda razonable debido a la forma del área geográfica con relación al punto notable. La no-recepción de la transmisión de emergencia en puntos notables adyacentes también puede permitir la eliminación de las áreas de solape en los esfuerzos de búsqueda inicial.
- Averiguaciones para determinar si otros barcos o estaciones de radio costeras oyeron la llamada con antenas de baja altura.
- Esto puede lograrse a través del AVUR. Pueden hacerse preguntas adicionales para refinar esta información. El conocimiento de recepción por una antena de baja altura puede generar arcos de área de recepción adicionales, acotando más la posición probable de la llamada.
- Repetición de la transmisión. Para todos los casos de transmisiones de emergencia en telefonía no correlacionadas, si tuviera el equipamiento de grabación adecuado, el SMC debe revisar inmediatamente las transmisiones grabadas, o requerir a la estación receptora primaria le envíe una copia de la misma, si aquella sí tuviera la capacidad. El SMC también debe revisar inmediatamente todas las grabaciones de transmisiones en canal 16 dirigidas a las estaciones costeras, dentro de un período razonable anterior al hecho, que pudieran dar lugar a dudas sobre su relación con el incidente. Suspensión del Incidente.
- Realizada la investigación, si no logra acotarse el área a un tamaño razonable, el SMC deberá requerir autorización al Coordinador SAR para suspender el caso a la espera de hechos o informaciones posteriores.

3.9 INCIDENTES POR EMISIONES AUTOMÁTICAS DE EMERGENCIA (No provenientes de balizas)

3.9.1 Generalidades

Puede darse el caso de transmisiones automáticas de SOS y MAYDAY sintetizadas electrónicamente en VHF-FM, así como alarmas de emergencia en 2182 KHz en radios MF/HF.

La experiencia muestra que estos tipos de emisiones automáticas de emergencia se activan a menudo accidentalmente.

Para las notificaciones y alarmas automáticas de emergencia no correlacionadas, el SMC no necesita enviar medios a menos que haya un área de búsqueda razonable y existan factores adicionales que llevarían a la conclusión de que un navegante puede estar en peligro.

El razonamiento es que una emisión MAYDAY en telefonía es un acto intencional por parte del navegante, mientras que las transmisiones y

alarmas automáticas pueden ser, y a menudo son, activadas inadvertidamente.

3.9.2 Emisiones automáticas de emergencia.

Todas las emisiones de S-O-S en Código de Morse y las emisiones MAYDAY en radiotelefonía automática / sintetizadas en Canal 16 VHF-FM se transmiten sin posición o identificación del buque y se tratarán como MAYDAY no correlacionados.

Al recibir una transmisión de S-O-S en Código de Morse o una emisión automática / sintetizada de MAYDAY, el SMC investigará completamente el incidente y transmitirá un AVUR (UMIB – Urgent Marine Information Broadcast) como respuesta mínima de acuerdo lo indicado anteriormente.

No es necesario enviar inmediatamente recursos basado solamente en un S-O-S individual o en una transmisión de MAYDAY sintetizada. Enviar un recurso sería apropiado si puede determinarse un área de búsqueda razonable y hay factores adicionales que pueden indicar una situación de peligro real, p.e. MAYDAY en telefonía, buques demorados, avistamientos de bengala, condiciones o circunstancias locales, etc.

3.9.3 Alarmas automáticas de emergencia.

Cuando se utilizaba 2182 KHz como canal de alerta de emergencia en telefonía MF/HF las llamadas estaban precedidas por una señal de alarma radiotelefónica (un tono que alternaba entre 1300 y 2200 Hz cuatro veces cada segundo durando entre 30-60 segundos) para anunciar a quien escuchara del mensaje de emergencia entrante y dicha alarma no tenía ninguna diferencia con las transmisiones por radio en telefonía de "MAYDAY".

Dado que aun existe equipamiento capaz de emitir dichas señales audibles, se pueden producir casos donde se reciban estas alarmas en 2182 KHz sin un mensaje de emergencia acompañante (sin tener en cuenta cuánto tiempo dura la alarma).

Las mismas se tratarán de la misma manera que una Emisión Automática de Emergencia no correlacionada según se indicó anteriormente.

3.10 INCIDENTES QUE IMPLIQUEN ALERTAS SOSPECHOSAS DE SER FALSAS ALARMAS O ENGAÑOSAS

3.10.1 Generalidades

Ya se había definido anteriormente la diferencia entre falsa alerta y falsa alarma. Esta última incluye las alertas engañosas.

La situación es complicada por el hecho de que a menudo es muy difícil determinar si un incidente es una falsa alarma, un engaño o una emergencia real debido a información vaga y/o contradictoria.

Ajustando la definición para separar los engaños de las falsas alarmas, debemos aclarar que en una falsa alarma la fuente o el sujeto, o juzgó mal una situación, o inadvertidamente activó una señal de emergencia o baliza produciendo una solicitud errónea por ayuda cuando la misma no

era necesaria, pero no actuó con el fin de engañar o confundir deliberadamente.

Por otro lado, un engaño es cuando una persona envía una alerta o información de emergencia con mala intención.

3.10.2 Política de respuesta

Las transmisiones de emergencia sospechosas de ser engañosas se evaluarán profundamente. La conclusión de que una llamada de emergencia en particular es un probable engaño debe estar basado en varios factores articulables que llevarían a una persona razonable a concluir que la transmisión de emergencia es falsa y no hay peligro.

Aunque en la alerta inicial existan dudas **hasta que esa determinación se haga, la transmisión de emergencia será respondida como un incidente en la fase correspondiente.**

Como mínimo los procedimientos siguientes se usarán en la evaluación para determinar una probable alarma falsa o engañosa:

- Localizar y repetir la transmisión de emergencia sospechosa en el grabador de voz de la unidad si se posee. El uso del software de manipulación de sonido, si esta disponible, se aconseja para reforzar o clarificar la llamada de emergencia. Si se usara, las versiones original y mejorada deben documentarse y guardarse.
- Analizar la llamada y considerar todos los posibles escenarios SAR correlacionados que podrían asociarse con el evento.
- Si todavía es juzgada como un probable engaño por el operador de guardia, repetir la llamada a cada nivel en la cadena de mando SAR. Cada nivel debe considerar posibles escenarios SAR. El nivel final de revisión es el Coordinador SAR (JESAR).
- Después de la revisión a todos los niveles, si hay un consenso general de que la llamada es de hecho un probable engaño, ninguna otra acción será requerida. Si no hay consenso de que la transmisión es un probable engaño, o si la grabación no fue hecha, se seguirán los procedimientos para una transmisión de emergencia en telefonía no correlacionada.

3.10.3 Cerrar o Suspender un Caso de Falsa Alarma / Engaño

Cuando la fuente de un engaño o falsa alarma ha sido confirmada, el SMC o el SC deben cerrar el caso. Sin embargo, cuando la fuente de una falsa alarma o de una sospecha de engaño permanece desconocida, el caso no puede cerrarse, sólo suspenderse. El SC o el SMC (con autorización del SC) pueden hacerlo.

3.11 INCIDENTES QUE INVOLUCRAN ASISTENCIA MÉDICA DE EMERGENCIA

3.11.1 Generalidades

MÉDICO y MEDEVAC son parte de los servicios prestados por el Sistema SAR Marítimo. Sin embargo, algunas compañías navieras, dueños de buques y agencias marítimas, tienen acuerdos contractuales con hospitales o compañías comerciales de asesoramiento médico para la provisión de consultas médicas.

A menudo las llamadas por asistencia médica de emergencia no pueden ser clasificadas inmediatamente como un MÉDICO o MEDEVAC.

Se requiere asesoramiento médico operacional experto para hacer esta determinación.

La posibilidad de que un MÉDICO se transforme en un MEDEVAC siempre está presente.

3.11.2 Definiciones

MÉDICO

MÉDICO, es un término internacional que normalmente significa la transmisión de información médica por radio. La consulta médica está disponible a través de muchas fuentes que incluyen al Sistema SAR, a empresas médicas y hospitales contratados por las compañías navieras y a organizaciones internacionales de servicio como el Centro Radio-Médico Internacional (CIRM).

Como parte del Sistema SAR, las estaciones que reciban solicitudes de radioconsulta médica, deberán:

- Cuando se sepa de sistemas privados contratados por el buque o compañía, cooperar en lo posible para retransmitir el mensaje de asistencia médica o para ayudar a establecer comunicaciones entre el buque y sus servicios contratados si los canales comerciales de comunicación no están disponibles.
- Notificar de inmediato al MRCC.
- Ver ANEXO “B” procedimientos para RADIO CONSULTA MEDICA

3.12 INCIDENTES POR BUQUES DEMORADOS

3.12.1 Generalidades

Para el Sistema SAR Marítimo Nacional, un buque se considera demorado desde el momento en que no llega a un puerto o atracadero en el que era esperado, o desde que falta a un reporte que debía realizar.

Cuando el retraso es de una embarcación deportiva, propulsada a vela sobre todo, es indudable que los cálculos de estima de arribo pueden ser demasiado optimistas, pero esta es una evaluación posterior a la transmisión de información de alerta al MRCC Uruguay.

La falta a un reporte esperado, cuando no exista un incidente, por simple negligencia o desinterés del buque por cumplir con esa obligación, por cuyo motivo se movilicen medios SAR, está penalizada por la normativa nacional, con la posibilidad de cobrar los costos resultantes de la movilización de medios.

3.12.2 Acciones

Cualquier participante del Sistema que tome conocimiento de un buque demorado en su arribo o en un reporte, deberá notificarlo de inmediato y por la vía más rápida al MRCC Uruguay, sin perjuicio de las acciones locales que pudiera tomar simultáneamente, como llamadas por radio o movimiento de unidades a puntos cercanos para verificación, según sus directivas operativas.

Estas acciones locales iniciales no reemplazan el cumplimiento de los requerimientos originados posteriormente por Búsquedas Preliminares o Extendidas de Comunicaciones.

IMPORTANTE: Debe recordarse que ni la Búsqueda Preliminar (PRECOM) ni la Búsqueda Extendida (EXCOM), se limitan a llamadas por radio a la nave buscada. Ver el IAMSAR Vol. II por mayor referencia.

PRECOM

La búsqueda preliminar de comunicaciones implica contactar las instalaciones principales donde la nave pudiera estar o pudiera haber sido vista, y normalmente se conduce durante la fase incertidumbre.

La PRECOM ayuda a reducir el área que será cubierta en una EXCOM o durante los esfuerzos físicos de búsqueda.

Cada instalación será contactada una sola vez y el SMC recibirá un resumen (SITREP) cuando la PRECOM sea completada.

Los esfuerzos de una PRECOM para una nave en el medio marino varían dependiendo del tipo de buque. La PRECOM de buques incluye usualmente contactar fuentes locales o dentro de la derrota prevista del buque como:

- Todos los medios SAR en el área por cualquier información en sus registros de comunicación.
- Encargados de puentes y exclusas.
- Patrullas locales de la Policía de puerto.
- Capitanes de puerto y autoridades portuarias.
- Jefes de muelles.
- Puertos deportivos, club de yates y otras instalaciones costeras.
- Policía local.

EXCOM

Una búsqueda extendida de comunicaciones (EXCOM), normalmente se conduce después de una PRECOM e implica contactar todas las fuentes posibles de información. Normalmente ocurre durante la fase alerta. Puede incluir, requerir que organizaciones o personas verifiquen físicamente puertos, marinas o aeropuertos. La EXCOM continúa hasta que el objeto buscado sea encontrado o la búsqueda sea suspendida.

Los puntos verificados durante la PRECOM, y los nuevos que puedan proveer serán llamados al menos cada 24 horas preferentemente cada 8 o 12 horas. La elección de los lugares a ser llamados queda normalmente a descripción de la autoridad que conduce la EXCOM. Sin embargo, el SMC deberá tener una lista de estos lugares, y monitorear los SITREP de la EXCOM para asegurar una cobertura completa. Entre las instalaciones y la fuente de información se encuentran:

- Encargado de puentes y exclusas.
- Patrullas locales de policía de puerto.
- Capitanes de puerto y autoridades portuarias.
- Jefes de muelle.
- Puertos deportivos, clubes de yates y otras instalaciones costeras.
- Policía local.
- Proveedores de combustibles.
- Centros de vigilancia de hielos.

- Diques y astilleros.
- Empresas pesqueras y asociaciones de pescadores.
- Agentes marítimos.
- Compañías de remolcadores.
- Buques pesqueros.
- Lanchas de prácticos.
- Autoridades aduaneras y de migración.
- Familiares y amigos.

La EXCOM para aeronaves es iniciada por los Controles Aeronáuticos Nacionales (FSSs) y monitoreada por RCC.

Si se sabe que la nave desaparecida lleva a bordo equipo de radio las estaciones costeras deberán intentar establecer contacto con el buque cada 4 horas durante 24 horas.

Prensa local, radio y televisión pueden ser notificados durante esta fase para requerir asistencia del público

3.13 OPERACIONES DE SALVAMENTO A GRAN ESCALA (OSGE - MRO):

3.13.1 Definición:

Es una operación de salvamento donde se requiere prestar auxilio de inmediato a un gran número de personas en peligro.

En comparación con las operaciones SAR normales las OSGE (MRO) son acontecimientos relativamente raros con pocas probabilidades de producirse pero que cuyas consecuencias son considerables. No obstante, sucesos graves que requieren tales operaciones han ocurrido con cierta frecuencia en todo el mundo, y pueden ocurrir en cualquier lugar y en cualquier momento. Es posible que no se conozca bien la naturaleza de estas operaciones debido a las oportunidades limitadas de adquirir experiencia al respecto, por lo antes expuesto se citara el Capítulo 6 del Manual IAMSAR Volumen II.

3.13.2 Acciones:

Una vez declarado el incidente de estas características, se efectuara la interface con los planes de contingencia para accidentes en buques de pasaje correspondiente (Centro Coordinador Local y PNN) y éste al SINAE (Sistema Nacional de Emergencia), a través del Protocolo de Coordinación general del Sistema Nacional de Emergencias Departamental correspondiente.

3.13.3 Comunicaciones con la Prensa

En este tipo de situación encuadrado en un incidente de gran envergadura, se constituirá un comité de crisis integrado por el Comandante en Jefe de la Armada Nacional I (COMAR), el Jefe de los Servicios SAR (JESAR), Prefecto Nacional Naval (PRENA) y Jefe del Departamento de Relaciones Publicas de Armada (REPAR).

Se dispondrá de una sala en la cual se sesionara la conferencia de prensa y comunicación con los familiares.

Una vez que se de participación al SINAE del incidente, se derivaran estas comunicaciones al mismo.

3.14 ACTIVIDADES EXCLUÍDAS DE LOS SERVICIOS SAR

La función del Sistema SAR Marítimo Nacional y por ende, la misión de las dotaciones SAR, es salvar vidas, rescatando o apoyando a personas. Las Unidades SAR no tienen responsabilidad sobre los buques o embarcaciones que ocupan u ocupaban las personas asistidas. De todas maneras, la información sobre buques a la deriva, hundidos o riesgos de contaminación como resultado de una emergencia SAR, deberá ser remitida sin pérdida de tiempo a la Dirección de Medio Ambiente de la P.N.N (DIRMA). La participación de los medios SAR en apoyo a estas organizaciones deberá ser coordinada con JESAR y/o la cadena de mando de la unidad, previendo que los medios de guardia deben mantener sus capacidades de respuesta para futuros incidentes.

Existen situaciones particulares que deben mencionarse:

Remolque

Aunque un buque con su sistema de propulsión averiado o inhabilitado inicia un incidente SAR en la Fase Alerta, el remolque no se considera parte del servicio SAR sino una actividad de salvamento, que incluso está regulada y tiene establecido el contrato que se genera entre remolcado y remolcador (incluyendo sus costos), al comenzar el mismo.

En algunas ocasiones, sin embargo, el dar remolque puede ser parte de la función SAR y la única forma de proteger a las personas a bordo.

Este remolque se limita a sacar al buque y a su tripulación de la situación comprometida y llevarlo al fondeadero seguro más cercano, al amarre más próximo o a mantenerlo en posición hasta el arribo del remolcador.

Si la Unidad SAR tiene capacidad de remolcar, está autorizada por sus mandos naturales y la actividad no interfiere con otras misiones SAR, podrá acordar con el buque, si este lo solicita, los costos del remolque según las normas vigentes, pero esto se considera un acuerdo comercial, fuera del Servicio SAR.

El sistema también podrá facilitar al buque las comunicaciones con sus representantes para coordinar la contratación de un remolcador comercial.

Una vez establecido el remolque, la coordinación del incidente se limita al monitoreo de la situación, hasta el arribo de remolcado y remolcador a puerto o fondeadero, momento en que se cierra el incidente.

Reflotación de buques o naves hundidas

A menos que exista la certeza de que un buque o nave hundida hay sobrevivientes o personas atrapadas con posibilidad de estar vivas y la reflotación es la única oportunidad de rescatarlas, esta actividad no es parte de los servicios SAR.

Se cumplen los mismos criterios de actividad comercial mencionados para el remolque.

Ingreso buzos en buques o naves hundidas

Sólo se intentará el ingreso de buzos a buques o naves hundidas, cuando exista certeza de que hay sobrevivientes o personas atrapadas

con posibilidad de estar vivas, el acceso de los buzos es lo suficientemente seguro y que tal acción puede salvar a las víctimas. En ningún caso el acceso de buzos para recuperación de valores es parte de los servicios SAR sino una actividad comercial a acordar.

Búsqueda o rescate de Cadáveres

Una vez cerrado un incidente, de acuerdo a los criterios establecidos, la búsqueda de cuerpos no es parte de los servicios SAR. El sistema mantendrá los registros para su correlación en caso de que los cuerpos aparecieran, pero no existe obligación de búsqueda.

Tampoco existe obligación para el sistema de ingresar con buzos a buques o naves hundidas para recuperar cuerpos.

Transporte de Cadáveres

Las unidades SAR no estarán obligadas a transportar cadáveres ya que la mayoría de ellas tampoco tienen la capacidad de hacerlo. JESAR coordinará la disponibilidad de medios o la adaptación de los mismos, en función de la posición del incidente.

3.15 POLÍTICA DE RELACIONES PÚBLICAS

Si bien lo ideal sería tener una única fuente originando información a los medios, la descentralización de la Coordinación en el Lugar del Siniestro, los diferentes puntos de recepción de heridos o evacuados y el despliegue de las bases desde donde operan los medios SAR, entre otras causales, hacen que la posibilidad de existencia de una variedad de interlocutores o fuentes para la prensa, sea una realidad incuestionable.

Es importante destacar que la información sobre un incidente SAR, sobre todo si hay fallecidos o heridos graves, es un elemento muy sensible y como tal debe ser manejada con cautela.

Por esta razón es que el Sistema se establece criterios básicos sobre la forma de brindar información a la prensa:

El Departamento de Relaciones Públicas de la ARMADA será quien canalice y regule la interlocución y junta de información.

3.15.1 Relaciones con la Prensa

- La prensa es un apoyo importante en las tareas SAR si se establecen buenas coordinaciones para el trabajo conjunto. JESAR y el Departamento de Relaciones Públicas de la Armada implementarán los contactos con los medios para orientarlos sobre los requerimientos del sistema.
- El interlocutor primario del MRCC Uruguay es el Departamento de Relaciones Públicas de la Armada.
- La información a ser brindada deberá basarse en hechos comprobados, lo cual inhibe a quien declare ante la prensa hacer suposiciones o evaluaciones personales sobre cualquier situación. Los términos "se está intentando confirmar" o "se está investigando" deberán emplearse ante preguntas sobre situaciones no verificadas, indicando además que el Departamento de Relaciones Públicas de la Armada dará las confirmaciones necesarias cuando se obtengan.

- La cantidad e identidad de personas fallecidas, en caso de que las hubiera, no podrá ser liberada a la prensa hasta que JESAR, o quien tenga la autoridad delegada por él en el MRCC, lo autorice, a fin de permitir o intentar la notificación previa a los familiares de las víctimas.
- La autorización de sobrevuelo por aeronaves civiles en el área de un siniestro, deberá ser coordinada con el (CCR) Carrasco, por la seguridad y no-interferencia con las operaciones y por la coordinación de difusión de imágenes sobre el incidente.
- El embarque de medios de prensa en aeronaves militares y medios de superficie asignados a las operaciones de búsqueda y/o rescate deberá ser coordinado con el Departamento de Relaciones Públicas de la Armada (REPAR).
- Siempre que algún participante del Sistema brinde información a algún medio de prensa sobre un incidente SAR, sin importar si el resultado de las acciones fue exitoso o no, deberá dejar claramente establecida la activación del Sistema SAR Marítimo Nacional y nunca dejar la impresión de una acción individual o aislada.

3.15.2 Difusión de información útil para posibles usuarios

Si bien la información sobre la forma de contactar al MRCC Uruguay y al Sistema SAR Marítimo está disponible en publicaciones de OMI y de la UIT, es una política del Sistema hacer un uso intensivo de medios de difusión masivos, como Internet, para mantener actualizada dicha información.

Además de páginas web propias, hay sitios especializados que recopilan información sobre búsqueda y rescate o emergencias, con los cuales la rama administrativa del MRCC Uruguay mantendrá los contactos que faciliten la actualización de información.

De igual manera, la verificación de información publicada en Guías Telefónicas será verificada periódicamente y actualizada cuando se requiera.

3.15.3 Difusión de Información sobre Prevención

JESAR, como Coordinador SAR, implementará programas de difusión de información sobre prevención, a través de medios masivos o en puntos clave como clubes deportivos, centros de navegación, cámaras de armadores, patronos, etc., a fin de intentar reducir las víctimas en caso de un incidente y/o mejorar los tiempos de respuesta del Sistema a partir de mejores procedimientos de alerta.

3.15.4 Difusión de Información Institucional de los Participantes del Sistema

Los Participantes del Sistema, cuando difundan información institucional propia que incluya datos sobre su participación en los servicios de Búsqueda y Rescate en el Mar, deberán hacer mención a dicho Sistema SAR Marítimo Nacional.

3.16 POLÍTICA DE ALISTAMIENTO PARA LA MISIÓN

3.16.1 Los medios de respuesta

El Sistema asume que los medios de respuesta, cuando son puestos a disposición por los Participantes del Sistema, se encuentran alistados para las tareas SAR en función de los requerimientos internacionales. Esto incluye cantidad y estado del equipamiento y adiestramiento de las tripulaciones.

Sin perjuicio de ello, JESAR podrá realizar, periódicamente, ejercicios para verificar la respuesta del sistema y verificaciones del equipamiento de las unidades.

Como se mencionó en otras secciones, las deficiencias que disminuyan las capacidades de las unidades, deberán ser informadas de inmediato a JESAR.

3.16.2 Las estaciones de comunicaciones

De la misma forma, el Sistema asume que las Estaciones de Comunicaciones se encuentran equipadas para cubrir las frecuencias que figuran en los documentos de la UIT referidos a cada estación y los operadores adiestrados en los procedimientos SAR y GMDSS.

También es factible que JESAR realice en forma periódica, ejercicios exclusivamente de comunicaciones, además de los generales de SAR y verificaciones del estado del equipamiento.

Las estaciones que cubren escucha en las frecuencias de socorro o controlan sistemas centralizados de recepción de alertas, deberán notificar de inmediato a JESAR en caso de alguna disminución, por cualquier causa, en sus capacidades normales.



CAPÍTULO 4

COMUNICACIONES DEL SISTEMA SAR MARÍTIMO

4.1 INTRODUCCIÓN

Los tres requerimientos básicos de las comunicaciones SAR son la recepción de las alertas, la obtención de información y la coordinación de las operaciones.

La entrada en vigencia del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (GMDSS) ha generado un cambio sustancial y beneficioso para las comunicaciones, pero a la vez a aumentado las exigencias y tráfico de y hacia los Centros Coordinadores.

El problema de las comunicaciones SAR es que si bien son un elemento fundamental del sistema, también son algunas veces, uno de los elementos más débiles del mismo.

Como en todo proceso de Comando y Control, debe establecerse que, como, cuando y a quienes involucra.

Para lograr un orden adecuado en el análisis de las comunicaciones, se asociarán las mismas a las 5 etapas del incidente SAR.

4.2 ETAPA DE TOMA DE CONOCIMIENTO O NOTIFICACIÓN INICIAL

4.2.1 Las Alertas

La recepción de las alertas es, además del inicio del proceso, un factor determinante en el éxito de las misiones, y consecuentemente, en la probabilidad de sobrevivir de las personas en peligro.

Las alertas pueden recibirse directamente en el MRCC, en una estación costera, en cualquier unidad de la Armada, en otros organismos e inclusive en el exterior del país.

Cuando la alerta no se recibe directamente en el MRCC, el punto de inflexión del sistema es normalmente la retransmisión de la misma al MRCC.

Sistemas de Recepción de Alertas

Alertas DSC

Sistema Centralizado de Recepción de Alertas DSC.

Desde el año 2002 la Armada Nacional implementó un sistema centralizado de recepción de alertas DSC en VHF y en MF/HF. El mismo es operado desde la Estación Receptora Punta Brava y tiene cobertura total en Área 1 GMDSS para VHF-FM dentro del área de responsabilidad nacional. Se compone de antenas y repetidoras distribuidas a lo largo de la costa.

El sistema provee alerta en Canal 70 y alerta por radiotelefonía y comunicación en Canal 16 y escucha permanente de las frecuencias de alerta DSC en MF/HF.

Sistemas Independientes de Recepción de Alertas DSC en Unidades de la Armada Nacional.

Varias unidades de la Armada Nacional, incluidos el MRCC Uruguay, los buques y gradualmente, la mayoría de las estaciones costeras, han incorporado capacidad de Alerta DSC en VHF y en MF/HF.

La Armada Nacional ha establecido procedimientos internos para acuse de recibo y retransmisión de alertas, lo que sumado a las normas del GMDSS y lo establecido en este plan para su recepción por parte del MRCC, aseguran que el Sistema SAR Marítimo se active adecuadamente ante estas señales.

Sistemas Independientes de Recepción de Alertas DSC en Buques Mercantes equipados.

Los buques mercantes obligados a portar equipos de alerta DSC, están regulados de acuerdo a las normas de operación del GMDSS.

Alertas COSPAS-SARSAT.

El punto normal de recepción de alertas COSPAS-SARSAT es el SPOC Uruguay (RCC CRRASCO), que actualmente recibe la mayoría de sus datos del MCC Chile. Puede recibirlos también de otros MCCs o RCCs.

El flujo normal de las alertas al MRCC es mediante Fax, pero puede emplearse cualquier otro medio que rápidamente transmita la información en forma completa.

Alertas en Radiotelefonía.

Todas las estaciones costeras de la Armada Nacional, las estaciones del Servicio Público de ANTEL y algunas instituciones privadas pueden recibir alertas en radiotelefonía en Canal 16. La Estación Receptora Punta Brava cubre aun alertas en 2182 KHz.

Alertas INMARSAT.

El MRCC Uruguay y la División Comunicaciones del Estado Mayor de la Armada mantienen recepción permanente en INMARSAT C.

Todos los buques de la Armada navegando también tienen recepción permanente en INMARSAT C.

Los buques mercantes equipados también pueden recibir estas alertas.

Alertas Telefónicas.

El MRCC Uruguay tiene una línea para emergencias y varias líneas urbanas y celulares para recepción de alertas telefónicas, pero existen muchas posibilidades de entrada de alertas en diferentes unidades y organismos como por ejemplo:

- Otras unidades de la Armada Nacional.
- 106 emergencia de Prefectura Nacional Naval
- Clubes Deportivos.
- Sistema 911 de Emergencia Policial.
- Seccionales Policiales.
- Bomberos.
- Particulares.

Alertas Visuales.

Las alertas visuales podrán ser recibidas desde costa o por buques y aeronaves operando en el mar. Si bien actualmente la forma más común de alerta visual son las bengalas, existen varias señales más incluidas en el Código Internacional de Señales que son reconocibles por personal adiestrado.

De todas maneras, la entrada al Sistema SAR Marítimo será por alguno de los medios mencionados anteriormente.

Alertas Sonoras.

Al igual que lo mencionado para alertas visuales, el Código Internacional de Señales prevé una serie de señales sonoras, normalmente solo captables por buques en el mar. La recepción por parte del Sistema SAR Marítimo será por alguno de los medios mencionados previamente.

Puntos de recepción de Alertas del Sistema SAR Marítimo

- Estación del MRCC Uruguay.
- Estaciones Costeras de la Armada Nacional.
- Estaciones Costeras del Servicio Público.
- Estaciones de Buques de la Armada Nacional.
- Estaciones de Buques Mercantes.
- SPOC Uruguay.
- Otros.

Recepción de la Alerta en el MRCC

Cuando una alerta se reciba directamente en el MRCC, las acciones posteriores dependerán del sistema por el cual se recibe la misma.

La guardia operativa del MRCC Uruguay deberá aplicar los criterios establecidos en el Capítulo 3 - Políticas, de este plan y los procedimientos internos.

El idioma empleado en la comunicación con el buque en emergencia

- Cuando deban establecerse comunicaciones iniciales o de prosecución con el buque, las mismas serán en castellano si este fuera el idioma empleado por la nave o en idioma inglés cuando fuera cualquier otro.
- No debe descartarse el uso del Código Internacional de Señales cuando existan dificultades de idioma, el cual debe estar disponible para todos los operadores y los mismos entrenados en su uso.
- Deberá estar disponible y los operadores adiestrados en el uso de las Frases Estándar para Comunicaciones Marinas de la OMI (IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES - SMCPs), Circular MSC/Circ.794, para su empleo cuando las comunicaciones sean en texto claro.
- Cuando, por el tipo de alerta, DSC por ejemplo, se desconozca el idioma en uso en el buque, deberá intentarse en castellano y en inglés.
- Si la alerta proviniera de otro MRCC, debe usarse el inglés a menos que exista fluidez en el castellano entre ambas partes. Puede emplearse el Código para Comunicaciones entre RCC

cuando existan dificultades de idioma y cuyo uso deberá ser conocido por el personal de la guardia operativa.

Las señales de llamada empleadas por el MRCC

Si bien el MRCC tiene una señal de llamada e identificación en los Nomenclátor de la UIT, "MRCC Uruguay" en radiotelefonía podría resultar incomprensible para quien pide ayuda.

El MRCC usará como identificación: "Búsqueda y Rescate en el Mar Uruguay" (Maritime Search and Rescue Uruguay) seguido de la señal de llamada internacional.

En las comunicaciones de prosecución podrá emplearse "MRCC Uruguay".

Esta misma identificación, sin la señal de llamada internacional, será empleada cuando se atiendan los teléfonos de emergencia SAR.

Cuando la alerta sea recibida de otro MRCC, podrá usarse "MRCC URUGUAY".

Recepción de la Alerta por estaciones costeras

Las estaciones costeras, de la Armada o del Servicio Público, son, muchas veces, las receptoras de las alertas de emergencia en sus diferentes formas y dependiendo del equipamiento propio.

En el Capítulo 3 Políticas del Sistema, se han analizado los procedimientos de acuse de recibo para varios tipos de alerta.

Existen igualmente algunos puntos importantes a considerar:

La necesidad de establecer o mantener comunicaciones.

La estación costera extremará los esfuerzos por mantener o establecer las comunicaciones en fonía. La frecuencia o canal, en la mayoría de los casos depende de la forma en que se recibió la alerta.

Es responsabilidad de la estación costera seleccionar la forma de comunicación adecuada, de acuerdo al equipamiento disponible.

En el capítulo 5 Formularios y Registros Comunes del Sistema, está incluido el Formulario de Notificación Inicial. El mismo, contiene la información mínima indispensable que el operador debe obtener.

Cuando la alerta se reciba vía telefónica, el proceso se cumple de igual forma.

La retransmisión de la alerta al MRCC.

La alerta será retransmitida al MRCC apenas finalice la comunicación inicial en radiotelefonía para obtener los datos faltantes del formulario de notificación inicial o luego de intentar infructuosamente dicha comunicación (nunca más allá de los 5 minutos posteriores a la alerta) incluyendo todos los datos que se hubieran obtenido de la alerta inicial.

- La retransmisión inicial al MRCC será hecha por la vía más rápida posible. Normalmente la vía telefónica por el sistema de telefonía pública fija o por líneas dedicadas es la mejor opción.
- Si por alguna circunstancia, los sistemas anteriores no estuvieran funcionando, la opción siguiente será el empleo del sistema telefónico público móvil.

- En tercera instancia, fallidos los intentos en las opciones anteriores, la costera intentará comunicarse por cualquier medio disponible, directamente o requiriendo retransmisión a otra costera, con el MRCC.

El idioma empleado en la comunicación con el buque en emergencia.

- Ante una alerta en radiotelefonía, la estación costera responderá en castellano cuando la misma sea hecha en ese idioma, o en inglés cuando la misma sea hecha en cualquier otro idioma.
- No debe descartarse el uso del Código Internacional de Señales cuando existan dificultades de idioma, el cual debe estar disponible para todos los operadores y los mismos entrenados en su uso.
- Las estaciones costeras deberán tener disponible y los operadores adiestrados en el uso de las Frases Estándar para Comunicaciones Marinas de la OMI (IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES - SMCPs), Circular MSC/Circ.794, para su empleo cuando las comunicaciones sean en texto claro.
- Cuando, por el tipo de alerta, DSC por ejemplo, se desconozca el idioma en uso en el buque, deberá intentarse en castellano y en inglés, sin exceder el tiempo máximo de notificación al MRCC por el intento en los dos idiomas.

Las señales de llamada empleadas por las estaciones costeras.

- Los Nomenclátor de la UIT establecen el nombre y la señal de llamada de todas las estaciones costeras. Las estaciones deberán usar el nombre seguido de la señal de llamada internacional para acusar recibo y comunicarse con la nave en emergencia. El uso solamente de la señal de llamada puede generar confusiones en quien emite la alerta.
- Si por algún motivo, la estación que recibe la alerta, no tuviera una identificación UIT deberá llamar con un nombre que identifique su función.
- En ningún caso son aceptables señales de llamada que empleen códigos internos de las organizaciones que no permitan al buque en emergencia identificar quien acusa recibo.

Recepción por Unidades Flotantes o Aéreas de la Armada

Las unidades de la Armada operando en o sobre el mar, tienen muchas probabilidades de ser el primer punto de recepción de una alerta, ya sea por fonía, DSC, EGC Safety NET (Enhanced Group Call) si está el receptor instalado o por el simple avistamiento o escucha de cualquiera de las señales de socorro internacionalmente aceptadas.

Su respuesta estará determinada por el Comandante en función de sus capacidades, posición referida al incidente y su misión, pero es indispensable la inmediata notificación al MRCC por el medio más adecuado.

Si la unidad obtiene comunicaciones con el buque o aeronave en emergencia deberá identificarse si es un buque con tipo y nombre y si es una aeronave como “Armada” y su número.

Recepción por otras unidades de la Armada

Muchas veces, una persona que toma conocimiento de una emergencia, y quiere informarla, llama al primer número telefónico de la Armada que encuentre en la guía o conozca.

Todos los integrantes de la Armada deben ser conscientes de que esa llamada puede ser la única oportunidad de obtener información de la emergencia y que por tanto, tal vez la única oportunidad de las personas en peligro de recibir la ayuda necesaria. Simplemente informar el número de emergencia SAR puede redundar en que la persona no pueda comunicarse nuevamente o directamente se desentienda del problema.

Por lo tanto cuando algún integrante de la Armada reciba este tipo de llamadas deberá:

Obtener algún dato de la emergencia previendo que la comunicación se corte.

- Tipo de emergencia.
- Hora y posición de la misma.
- Tipo o descripción de la nave en peligro o de lo que esté viendo.

Obtener los datos de la persona que informa.

- Nombre y apellido.
- Lugar donde se encuentra.
- Número telefónico desde el que llama.
- Otro número a donde comunicarse.
- Domicilio.
- Informar a la persona que se recibió la información pero que debe comunicarse con el teléfono de emergencia SAR – 1701.
- Informar inmediatamente al MRCC por la línea de emergencia SAR o por cualquier medio que tuviera disponible la situación y pasar los datos que pudiera haber obtenido.

JESAR dispondrá la información a ser remitida a las unidades para que el personal sea informado de este requerimiento.

Recepción por otros Organismos o Reparticiones

Comenzando por el SPOC Uruguay y finalizando en dependencias de la Policía o Bomberos, son muchos los posibles puntos de entrada de las alertas.

Recepción de una alerta COSPAS-SARSAT en el SPOC Uruguay

El SPOC Uruguay es parte integral del sistema SAR y sus requerimientos como puesto de alerta ya fueron definidos en los capítulos anteriores.

Sus procedimientos y sistemas de comunicaciones hacia y desde el exterior están regulados por las directivas operacionales de COSPAS-SARSAT.

- La notificación al MRCC Uruguay.
En todos los casos, si bien podrá hacerse una notificación inicial vía telefónica, se requiere que la alerta sea transmitida en forma completa, tal como se recibe del MCC o del RCC originador, por fax como primera opción o por cualquier otro medio disponible.
- La realimentación del sistema.
El SPOC Uruguay podrá requerir del MRCC los datos necesarios para cumplir con sus obligaciones de realimentación al sistema COSPAS-SARSAT por medios de formularios preestablecidos o individualmente para cada alerta.

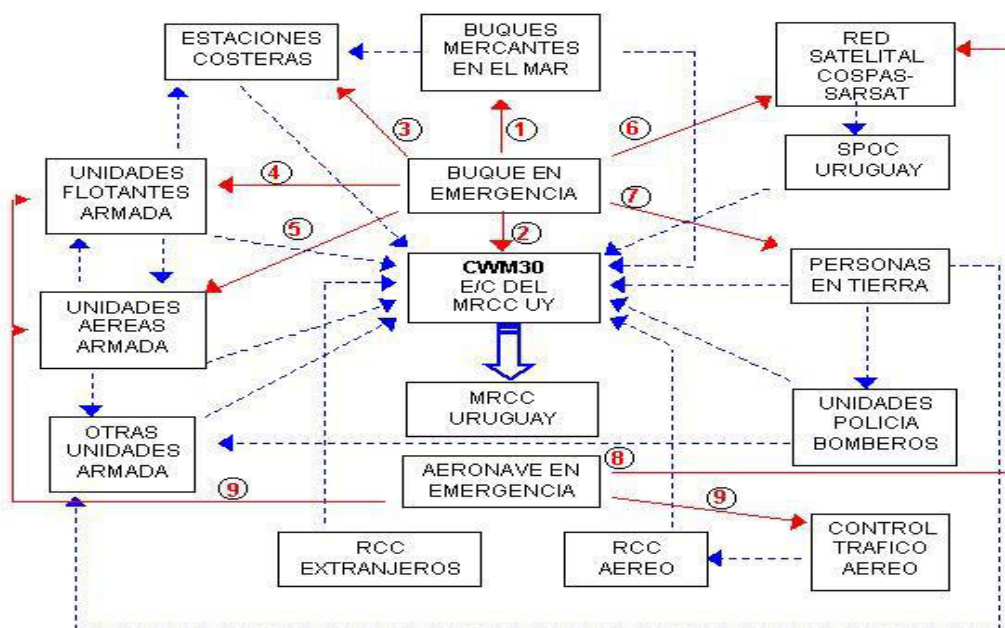
Recepción de alertas por dependencias de la Policía o Bomberos

Como se mencionó anteriormente, una persona que toma conocimiento de una emergencia, y quiere informarla, puede llamar a una Seccional Policial o dependencia de Bomberos o actualmente a Emergencia Policial (911) por desconocer la forma de alertar al Sistema SAR Marítimo. Normalmente, estas unidades están adiestradas para obtener los datos básicos de la persona que llama y de la situación. De todas maneras, JESAR preverá distribuir la información necesaria sobre los datos requeridos y los medios de comunicación con el MRCC.

Datos básicos de la emergencia:

- Tipo de emergencia.
- Hora y posición de la misma.
- Tipo o descripción de la nave en peligro o de lo que esté viendo.
- Datos de la persona que informa.

RED DE ALERTA SAR



- 1 VHF-FM / HF/ INMARSAT/ VISUAL / SONORA
- 2 VHF-FM / HF/ INMARSAT / TELEFONIA CELULAR*
- 3 VHF-FM / HF/ INMARSAT / TELEFONIA CELULAR*
- 4 VHF-FM / HF/ INMARSAT/ VISUAL / SONORA
- 5 VHF-FM / VISUAL
- 6 EPIRB VHF/UHF
- 7 VHF-FM / HF/ INMARSAT / TELEFONIA CELULAR* / VISUAL
- 8 ELT VHF/UHF
- 9 VHF-AM / HF



* LA TELEFONIA CELULAR NO ES UN SISTEMA RECONOCIDO POR EL GMDSS

4.3 ETAPA DE ACCIONES INICIALES

4.3.1 Obtención de Información del Incidente

Esta acción es conducida normalmente por el MRCC inmediatamente después de recibida la alerta. Su duración es variable, dependiendo de cuanta información se haya recibido en la alerta y puede extenderse aun luego de determinada la fase de la emergencia, como apoyo a la etapa de planificación y a las operaciones.

Los procesos de obtención de información

Búsquedas de Comunicaciones

El MRCC podrá conducir o requerir que se realicen las búsquedas preliminar y/o extendida de comunicaciones de acuerdo a los procedimientos establecidos en el IAMSAR.

DIMAR será normalmente la unidad a la que se requerirá la realización de las búsquedas debido a que de ella dependen los Controles y el Centro de Comunicaciones de la Prefectura Nacional Naval, lo que genera un rápido acceso a buena parte de la red de estaciones costeras. Por otra parte, sus procesos normales de coordinación con los Controles de Tráfico Marítimo de otros países, facilitan las búsquedas extendidas.

Los Puestos de Alerta SAR, las Estaciones de Respuesta Local Primaria, las Estaciones Retransmisoras de Comunicaciones y en general, cualquiera de los participantes de Sistema SAR Marítimo Nacional mencionados en el capítulo 2 de este Plan deben tener en cuenta que la participación en las búsquedas preliminares y extendidas de comunicaciones, es una capacidad SAR fundamental para la conducción y coordinación de los incidentes y por lo tanto está comprendida en las obligaciones establecidas por el decreto 225/997 y otras normas nacionales.

Los participantes del Sistema deberán brindar el apoyo que requiera quien conduzca las búsquedas preliminares o extendidas de comunicaciones con la mayor celeridad posibles.

Finalizada la Búsqueda Preliminar, y como mínimo cada 4 horas durante la Búsqueda Extendida, la unidad que conduzca la misma deberá emitir un reporte al MRCC indicando:

- Todas las unidades o lugares llamados.
- Respuesta de cada lugar y hora de recepción.
- Observaciones y/o dificultades encontradas.

En casos excepcionales, el MRCC conducirá directamente las búsquedas debiendo las unidades reportar directamente al mismo.

La notificación del requerimiento de Búsqueda de Comunicaciones será por vía telefónica inicialmente con regularización subsiguiente por mensaje o fax.

Radiodifusión de mensajes o avisos a los navegantes

Una forma de ampliar la información sobre un incidente es requerir apoyo de buques operando en la zona. Existen varios sistemas por los cuales emitir una radiodifusión con el mensaje requiriendo tal apoyo:

- Por Radiotelefonía en Canal 16 VHF-FM.
- A través de la Estación Receptora Punta Brava.
El nuevo sistema para recepción de alertas DSC del GMDSS instalado en la Estación Receptora Punta Brava, permite transmitir en Canal 16 VHF FM con cobertura prácticamente total de la costa.
EL MRCC remitirá el texto a ser transmitido, indicando además si se requiere una difusión general o los puntos específicos donde activar la retransmisión.
- A través de DIMAR.
De igual manera se podrá requerir a DIMAR la emisión de estos mensajes a través de los Controles y el Centro de Comunicaciones de la Prefectura Nacional Naval.
- Por el sistema NAVTEX.
SOHMA es quien regula la emisión de mensajes a través del sistema NAVTEX. El MRCC podrá enviar a dicha unidad el texto que se requiere sea emitido, para que se le dé formato y se transmita.
- A través de las NAVAREAS.
SOHMA es quien coordina con los países responsables por cada NAVAREA la emisión de los mensajes. El MRCC podrá enviar a dicha unidad el texto que se requiere sea emitido, para que se le dé formato y se remita al emisor responsable de cada NAVAREA.
- Por Safety NET de INMARSAT.
Se está tramitando el acceso a Safety NET desde el MRCC para emitir estos mensajes.

La notificación del requerimiento de emisión de mensajes será efectuada siempre por mensaje o fax.

Sistema de Información Marítima:

A través del Sistema de Información Marítima (ANGELINA), se recibe información por diferentes sistemas, para obtener información e identificación de los buques que navegan en la jurisdicción SAR asignada.

- VMS: Permite obtener información e identificación de la flota pesquera Nacional. La información es transmitida vía satélite.
- AIS COSTERO: Permite obtener información e identificación de buques en forma automática. La información es transmitida en la banda de VHF en un alcance de 30 MN.

- AIS SATELITAL: Permite obtener información e identificación de buques en forma automática con un alcance de 200 MN. La información es transmitida vía satélite, la actualización de información esde un retraso hasta 1hs.
- LRIT: Permite obtener información de buques en caso de una búsqueda SAR, ingresando a la página correspondiente, teniendo en cuenta que es para buques de más de 300 tbr y con un retraso de hasta 6hs.

Sistema AMVER

El sistema de Reportes de Buques AMVER es operado y administrado por la USCG. El MRCC podrá requerir al MRCC NORFOLK información sobre buques operando en un área determinada, para un posterior enlace directo con los mismos, a fin de recabar información.

La comunicación con el MRCC NORFOLK se realizará vía fax, con los formatos ya establecidos.

Enlace directo con el buque en emergencia o con buques operando en la zona del incidente a través de INMARSAT (Datos o Telefonía).

Si se poseen los datos que permitan la comunicación directa con el buque en emergencia o con buques operando en la zona, el MRCC siempre intentará establecer esta comunicación.

A través de Internet

Internet es una fuente fundamental de información para los incidentes SAR.

A través de la misma se puede acceder a diferentes proveedores de datos con información disponible las 24 horas. A continuación se dan algunos ejemplos de dichos proveedores:

- Base de Datos MARS de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (ITU). Permite acceder a partir del nombre del buque o su señal de llamada o su número MMSI, a todos los datos disponibles, incluida información de contacto de emergencia SAR.
- Base de Datos de INMARSAT.
Similar a MARS, también brinda información de los buques, pero incluye solamente a aquellos equipados con INMARSAT.
- Base de datos de balizas.

La información obtenida es la que normalmente se utiliza para contactarse directamente con el buque o con su armador, para evitar de esta manera gastos en movimientos de medios, si la alerta fuera una falsa alarma.

Enlace directo vía telefónica con personas u organismos que pudieran proveer datos sobre el incidente

Muchas veces, la búsqueda de información por enlace telefónico directo nacional o internacional da excelentes resultados con demoras muy pequeñas. Es uno de los medios más empleados por el MRCC durante este proceso.

4.3.2 Alertar a los medios SAR

Los medios de respuesta SAR deben ser alertados lo antes posible para acortar los tiempos de reacción.

- Tanto para los medios de superficie como para los medios aéreos, si bien los mismos tienen plazos preestablecidos de alistamiento, una notificación temprana puede simplificar los procesos internos de cada unidad. Esta notificación inicial será simplemente un llamado telefónico (o otro medio alternativo si no estuviera disponible el teléfono), informando la situación. Esto puede efectuarse mientras se realiza el proceso de evaluación y clasificación de la emergencia.

4.3.3 Evaluación de la información, determinación de la fase de la emergencia y notificación a los elementos del Sistema SAR

Una vez obtenida la mayor información posible y determinada la fase de la emergencia, el MRCC debe notificar a la organización SAR la situación. El Sistema SAR Marítimo utiliza el SITREP como método de diseminación de la información.

- El SITREP SAR se ajusta al formato establecido IAMSAR, con pequeños ajustes en los encabezamientos, pero manteniendo estrictamente los párrafos del cuerpo del mensaje.
- El formato del SITREP SAR y ejemplos del mismo se encuentra en el ANEXO "A" del presente PLAN.
- La transmisión de los SITREPs será inicialmente vía facsímil para las unidades SAR en tierra, RADIOTELEX o INMARSAT C para unidades SAR en el mar, o cualquier otro medio disponible en caso de no contarse con los mencionados.
- El idioma de los SITREPs será español para la distribución nacional. Para buques y/o RCC extranjeros, a menos que exista la certeza de que los mismos utilizan el español como lengua normal, los mismos serán una copia del SITREP nacional traducida al idioma inglés.

4.4 LA ETAPA DE PLANIFICACION

No hay mayor tráfico durante esta etapa. Se mantienen las búsquedas de comunicaciones ya iniciadas y se continúa obteniendo información.

Esta etapa incluye la planificación, por parte del CMS, de las frecuencias y canales de comunicaciones a emplear para las acciones posteriores, cálculo de áreas de búsqueda usando como referencia el ANEXO "K" del IAMSAR VOL. II y confirmará a través del Programa de Calculo SAR.

Finalizada la misma se ordenan las acciones de búsqueda y/o rescate. Actualmente el Sistema SAR Marítimo emplea el SITREP para dar las directivas de búsqueda, empleando el ítem "Planes Ulteriores". Ver ejemplo de SITREP incluyendo un plan de búsqueda en el Anexo "A".

La distribución del SITREP estará basada, al igual que en la etapa de acciones iniciales, en las unidades que tendrán participación directa como destinatarios de acción, y en las unidades que por razones administrativas deban tomar conocimiento como destinatarios informativos.

Los SITREP serán distribuidos por el medio más adecuado que asegure la inmediata recepción de los mismos por los destinatarios de acción.

4.5 LA ETAPA DE LAS OPERACIONES

En esta etapa se asignan medios a las áreas de búsqueda planificada durante la etapa de las operaciones el flujo de comunicaciones se incrementa a niveles muy altos.

Si es una búsqueda, continúa la Búsqueda Extendida de Comunicaciones, el CMS y el CLS intercambian directivas y reportes, el CLS y las unidades de búsqueda y rescate hacen lo propio, los sistemas de radiodifusión continúan emitiendo mensajes a los buques que transiten por la zona, etc.

Si es un rescate, se agregan comunicaciones con y entre los servicios médicos, requerimientos de desvíos de buques, etc.

Frecuencias y canales de comunicaciones

El IAMSAR y los procedimientos del GMDSS establecen los canales de comunicaciones durante la misión SAR. Dado que el SAR civil puede involucrar medios de respuesta tales como buques mercantes, organizaciones de voluntarios, aeronaves comerciales, etc., el CMS deberá basar su plan de comunicaciones para la operación en los dichos canales.

Esto no inhibe al CMS de establecer canales especiales de coordinación entre unidades militares en frecuencias propias, pero deberán mantenerse los canales comunes dentro de lo especificado.

El empleo de telefonía por sistemas satelitales como INMARSAT o IRIDIUM durante las operaciones no debe ser descartado durante la etapa de las operaciones, máxime si existieran dificultades en las comunicaciones por radiotelefonía o en el intercambio de información por datos satelitales.

En el ANEXO "D" se desarrolla el cuadro general de frecuencias de alerta, operaciones SAR y seguridad marítima.

Capacidades de comunicaciones de los medios prestando auxilio.

- Medios de Superficie.

Los medios de superficie, por requerimientos normales de OMI, sumado a la implementación del GMDSS, cuentan con equipamiento para comunicarse entre sí y con la nave en emergencia.

Las unidades de búsqueda y rescate tienen requerimientos de comunicaciones que se indican en el Volumen 3 del IAMSAR.

- Medios Aéreos.

El IAMSAR establece los requerimientos mínimos de equipamiento de comunicaciones para los medios aéreos prestando auxilio.

Dentro de esos requerimientos mínimos se recalca como indispensable que las aeronaves cuenten con capacidad de establecer comunicaciones en VHF FM Móvil Marítimo Internacional.

Señales de llamada

- Las unidades costeras.
Ya fue mencionado en la etapa de Alerta y Notificación Inicial como se identifican las unidades y estaciones costeras.
- Los buques.
Se identificarán por su nombre, precedido por el tipo si se trata de una unidad militar. No debe descartarse el empleo de la señal de llamada internacional si existieran dificultades para establecer la comunicación.
- Las aeronaves.
Las aeronaves participando de una búsqueda o de un rescate se identificarán anteponiendo la palabra "RESCATE" a su nombre normal.
Por ejemplo la aeronave Armada 085 usará como señal de llamada "RESCATE Armada 085".
Esta forma de identificarse es reconocida internacionalmente y brinda a la aeronave que la emplea ciertos privilegios en el tráfico aéreo.

4.6 COMUNICACIONES CON LA PRENSA

Los medios de prensa, cuando requieran información sobre un incidente dado, deberán comunicarse inicialmente con el Departamento de Relaciones Públicas de la Armada (REPAR), quien se encuentra incluido en las comunicaciones (SITREP) y por consiguiente estará informado del desarrollo del incidente. A fin de evitar interferencias con las operaciones de búsqueda y rescate en prosecución, al igual que el público en general, los medios de prensa tienen prohibido llamar a los teléfonos de emergencia SAR para solicitar información.

4.7 COMUNICACIONES PARA LA COORDINACIÓN DE EVACUACIÓN Y ATENCIÓN DE HERIDOS

El MRCC podrá coordinar directamente o a través de los Planes de Contingencia ya implementados por Prefecturas y Sub-Prefecturas, las facilidades de evacuación y la internación de heridos en diferentes centros asistenciales.

4.8 LA ETAPA FINAL

Durante esta etapa las comunicaciones entre los medios y entre estos y el Centro Coordinador son los mensajes de cierre o suspensión del incidente, y los reportes de retorno a base de las unidades.

Reporte Final de la Misión SAR

Se requiere, finalizado el incidente, que los medios involucrados, remitan el Reporte Final de la Misión SAR, de acuerdo a los formatos establecidos en el anexo "A" del presente PLAN.

El Reporte Final de la Misión SAR, es una herramienta que permite al sistema generar las estadísticas de su funcionamiento y determinar sus niveles de eficacia y eficiencia.

Quienes deben remitir un Reporte Final de la Misión SAR:

- Unidades de Búsqueda y Rescate (SRU).
Se refiere a los buques, a las unidades madre de aeronaves o botes y a las Unidades de respuesta SAR local o cercana cuando hayan iniciado una respuesta.
- El Servicio de Consultas Radio médicas.
- Las Estaciones de Comunicaciones con más de 30 minutos de atención a un incidente.
- Cualquier otro participante del sistema con más de 30 minutos de participación activa.

Mejora de la actuación

El objetivo es la mejora del rendimiento del sistema SAR se efectúa estableciendo metas que permiten medir el grado de éxito. Para ello el Departamento MRCC UY compendia la información de cada incidente elevado por los actores a fin de ser revisado y publicado a través de las estadísticas SAR.

Estudio de casos

Los incidentes SAR en desarrollo o evolución fuera de los formatos estándares entran en estudio para la extracción de lecciones aprendidas y futuras mejoras y/o cambio del procedimiento, por tal motivo mensualmente el Departamento MRCC UY difunde a través de una presentación los casos destacados.



CAPÍTULO 5

CONVENIOS Y ACUERDOS

ACUERDO DE COOPERACIÓN SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO Y FLUVIAL ENTRE LA ARMADA ARGENTINA Y LA ARMADA DEL URUGUAY.

El siguiente Acuerdo se realiza en Montevideo, a los 30 días del mes de octubre de 1992, reunidos en el Comando General de la Armada, el Sr. Jefe del Estado Mayor General de la Armada Argentina, Almirante Jorge Osvaldo Ferrer y el Sr. Comandante en Jefe de la Armada Uruguaya, Vice Almirante James Coates.

Artículo 1 APLICACIÓN

El presente Acuerdo de Cooperación es de aplicación entre las Autoridades SAR Marítimo y Fluvial de la República Argentina y del Servicio de Búsqueda y Rescate de la Armada de la República Oriental del Uruguay, en el ámbito del Atlántico Sudoccidental, del Río de la Plata y del Río Uruguay.

La expresión Búsqueda y Rescate utilizada por la Armada de la República Oriental del Uruguay y en el presente Acuerdo tiene similar alcance y contenido a la expresión Búsqueda y Salvamento utilizada por la Armada Argentina y la Organización Marítima Internacional (OMI).

Artículo 2 JURISDICCIÓN

Las Regiones de Búsqueda y Rescate en la zona marítima del Atlántico Sudoccidental son las declaradas por las Partes ante la OMI, fijándose como límite común entre ambas el límite lateral marítimo del Frente Marítimo hasta su intersección con el límite de la zona económica exclusiva (200 millas) y desde allí hacia el Este por el paralelo de 37° 56' S hasta el meridiano de 10° W. Ambas Partes convienen que el mismo será reconsiderado en oportunidad en que ambos Estados acuerden la extensión del límite lateral marítimo hasta el margen continental.

Las zonas de Búsqueda y Rescate del Río de la Plata y del Río Uruguay están delimitadas dentro del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y del Estatuto del Tratado de Límites del Río Uruguay.

Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo menoscabará las reclamaciones actuales o futuras ni las opiniones jurídicas de cada Parte en el presente Acuerdo, en lo que respecta al Derecho del Mar y a la naturaleza y alcance de la jurisdicción del Estado ribereño y de abanderamiento, ni intenta alterar o modificar el contenido o el espíritu de los Tratados mencionados.

Artículo 3 ALERTA

Las peticiones de asistencia de participación de la organización de Búsqueda y Rescate de la otra Parte, serán cursadas por la Armada Argentina a través de la Agencia Nacional SAR Marítimo, Fluvial y Lacustre al Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar de la Armada de la República Oriental del Uruguay y viceversa.

Artículo 4 COORDINACIÓN

Las operaciones de búsqueda y rescate en la zona de responsabilidad de Argentina serán coordinadas por el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Puerto Belgrano en el área marítima del Atlántico Sudoccidental y por el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Buenos Aires en las áreas del Río de la Plata y del Río Uruguay, mientras que las operaciones de búsqueda y rescate en la zona de responsabilidad de Uruguay lo serán por el Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar de la Armada de la República Oriental del Uruguay, salvo que se haya acordado otra cosa en el momento en que se produjera la situación de socorro.

Cuando la situación lo requiera, los centros coordinadores de búsqueda y rescate podrán acordar otras formas de cooperación o de asignación de responsabilidades y tareas. El límite entre las zonas de búsqueda y rescate de ambas Partes en el área marítima del Atlántico Sudoccidental no constituirá obstáculo alguno a la cooperación conjunta de las Partes en dichas operaciones. Asimismo en el área contemplada por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y el Estatuto del Río Uruguay se operará con el mismo criterio de acuerdo a lo previsto en los respectivos Tratados.

Se adoptarán los manuales y la terminología contenida en los manuales IMOSAR y MERSAR de la OMI, con sus correcciones y modificaciones.- Se acordarán los medios de comunicaciones para tramitar los casos SAR entre autoridades y los circuitos a emplear para comunicación con los medios que ejecutan operaciones SAR. Se adoptará el uso del formato de SITREP de la publicación IMOSAR.

Artículo 5 ADMISIÓN

Cada Parte en el presente Acuerdo dispondrá lo necesario para garantizar que las unidades aéreas y de superficie de la organización de búsqueda y rescate marítimo de la otra Parte sean admitidas en su jurisdicción, con el objeto de hacer eficaz el presente Acuerdo. Toda petición de admisión en virtud de lo dispuesto en el presente Acuerdo se cursará a través del Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate de la Parte correspondiente.

Artículo 6 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Ambas Partes intercambiarán información sobre la ubicación de las unidades y el equipo de búsqueda y rescate, sus características de rendimiento y disponibilidad, e intercambiarán asimismo los planes operacionales y las listas de medidas que vayan a adoptarse para hacer frente a los distintos tipos de situaciones de socorro. En este sentido, las Partes se comprometen a mantener actualizada la información publicada en los documentos SAR.3/CIRC.3 de la OMI.

Artículo 7 EJERCICIOS

Las Partes ejecutarán, en forma conjunta y anual, un ejercicio de búsqueda y rescate marítimo o fluvial, con simulación de sucesos, a fin de adiestrar a las organizaciones de búsqueda y rescate. La organización y dirección de los ejercicios será ejercida en forma alternada.

Artículo 8 REUNIONES DE REPRESENTANTES

Siempre que sea necesario, o al menos una vez al año, se reunirán los representantes de las autoridades responsables de las organizaciones SAR de las Partes, a fin de fomentar la cooperación y el intercambio de la información y experiencia.

Las Partes celebrarán conferencias regionales cuando sea necesario a fin de mantener una eficaz coordinación operacional de los servicios SAR en la región.

Artículo 9 IDIOMA

Durante la realización de las operaciones, ejercicios y reuniones de búsqueda y rescate, se empleará en primera instancia el idioma español.

Artículo 10 COSTOS OPERACIONALES

Cada Parte se compromete a abonar sus propios costos resultantes de la implementación del presente Acuerdo.

Artículo 11 ENTRADA EN VIGOR Y DENUNCIA

El presente Acuerdo entrará en vigor cuando haya sido firmado por las Autoridades SAR competentes de ambas Partes, y permanecerá en vigor hasta tres meses después de haber sido denunciado por una de la Partes.

Artículo 12 ENMIENDA

El presente Acuerdo podrá ser enmendado a propuesta de una de las Partes, y toda enmienda al mismo entrará en vigor un mes después de haber sido refrendada por ambas Partes.

Artículo 13 TEXTO

El presente texto queda redactado en dos ejemplares en idioma español, siendo cada uno de ellos igualmente auténtico.

ACUERDO LÍMITES DE ÁREA DE RESPONSABILIDAD DE BÚSQUEDA Y RESCATE ENTRE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL Y LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

El presente Acuerdo se realizó mediante el intercambio de Cartas Réversales entre las Cancillerías y elevado a la OMI el 15 de agosto de 1995.

“Señor Ministro, En vista a lo dispuesto en el párrafo 2.1.4 del Anexo al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate de 1979, y considerando el interés mutuo en mejorar la coordinación de los servicios de Búsqueda y Rescate de nuestros dos países, y la conveniencia de hacer coincidir el área de responsabilidad SAR de Brasil y Uruguay con el Limite Lateral Marítimo entre los dos países, tengo el honor de proponer a Vuestra Excelencia, en nombre del Gobierno de la República Federativa del Brasil, el siguiente acuerdo:

- ✓ El límite de las áreas de responsabilidad SAR entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay pasará a coincidir con el Limite Lateral Marítimo entre los dos países.
- ✓ El límite Sur del área SAR, de responsabilidad de la República Federativa del Brasil, pasará a ser definida por los siguientes puntos geográficos:

Punto E -Latitud 034° 00' S y Longitud 010° 00'W

Punto G - Latitud 035° 48'S y Longitud 050° 10'W

Punto H - Latitud034° 00'S y Longitud053° 00'W

Si el Gobierno de la República Oriental del Uruguay concuerda con la propuesta contenida en los ítems 1 y 2, arriba indicados, esta Nota y la Nota en respuesta en que se exprese la concordancia de su Gobierno, constituirán un acuerdo entre los dos países, el cual entrará en vigor treinta días después de la fecha de la Nota de respuesta de V.E.

Aprovecho la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia la seguridad de mi más alta estima y consideración.

Renato Prado Guimarães
Embajador

La Nota idéntica originada por la República, fue firmada por el Sr. Sub Secretario de RR.EE. por ausencia del País del Sr. Canciller (Sr. Álvaro Ramos).

ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPÚBLICA DE SUDÁFRICA.

Suscrito el 19 de noviembre de 2010, aprobado en URUGUAY por Ley 18.911 del mes de junio de 2012 y entro en vigor el 7 de agosto de 2013 según lo estipulado en su Artículo 11.

ARTÍCULO 4 REGIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

- extremo norte: 034° 00”S 10° 00” W
- extremo sur: 037° 56” S 10°00”W

La zona de contacto entre Regiones SAR aeronáuticas a los Planes de Navegación Aérea de la Organización Civil Internacional, para la Región África Océano Indico (DOC7474) y para las Regiones del Caribe y de Sudamérica (doc. 8733), está limitada por los siguientes puntos:

- extremo norte: 34° 00”S 10° 00” W
- extremo sur: 39° 00”S 10° 00”W

ACUERDO DE COORDINACIÓN CON FUERZA AÉREA

En Montevideo, a los 12 días del mes de febrero de 1992, la Fuerza Aérea Uruguaya, representada por su Comandante en Jefe, Teniente General (Av.) Carlos PACHE y la Armada Nacional, representada por su Comandante en Jefe, Vicealmirante James COATES, con el propósito de coordinar el esfuerzo de ambas Instituciones en la salvaguardia de la Vida Humana en el Espacio Aéreo y en el Mar, acuerdan delimitar sus responsabilidades en la Conducción y Coordinación de medios aéreos en Misiones de Búsqueda y Rescate, de la siguiente manera:

1.- La Armada Nacional ejercerá el control, coordinación y conducción de todas las Misiones de Búsqueda y Rescate, originadas o protagonizadas por buques o embarcaciones en las aguas de jurisdicción o interés nacional, incluyendo los siniestros de sus propias aeronaves, pudiendo ejercer el Control Operativo de las unidades aéreas de la Fuerza Aérea que asigne el C.R.R. Aéreo para el cumplimiento de la Misión.

2.- La Fuerza Aérea Uruguaya ejercerá el control, coordinación y conducción de todas las Misiones de Búsqueda y Rescate, originadas o protagonizadas por cualquier tipo de aeronave civil o militar, en el Espacio Aéreo Nacional exceptuándose las indicadas en el párrafo anterior,

pudiendo ejercer el Control Operativo de las unidades de superficie y aéreas de la Armada que asigne el C.C.R. Marítimo, para el cumplimiento de la Misión.

3.- Lo anterior se establece sin perjuicio de los apoyos y coordinaciones necesarios en cada oportunidad, para lo cual, ambos Comandos procederán a breve plazo a interconectar sus CCR. con todos los medios de comunicaciones necesarios para un fluido intercambio de información operativa.

4.- El presente no implica ninguna alteración o modificación de las responsabilidades jurisdiccionales que cada Fuerza tiene establecidas por la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas.

Y, para constancia de lo actuado, acuerdan elevar al Ministerio de Defensa Nacional éste Convenio, adjuntando el proyecto de Reglamento Orgánico para el Servicio de Búsqueda y Rescate.

Tte. Gral. (Av.) Carlos PACHE

Vicealmirante James COATES

ACUERDO DE COOPERACIÓN CON LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

En la ciudad de Montevideo, a los 16 días del mes de julio de 1998, por una parte, la Administración Nacional de Telecomunicaciones (ANTEL), representada por el Contador Ricardo J. Lombardo y el Ingeniero Adolfo Quintero, en sus calidades del Directorio y Gerente General respectivamente, con domicilio en Avenida Daniel Fernández Crespo 1534; y, por otra parte, el Comando General de la Armada, representado en este acto por el señor Contra Almirante Oscar Otero Izzi, en su carácter de Encargado de Despacho, con domicilio en Rambla 25 de Agosto de 1825, s/n.

CONSIDERANDO:

- 1 -El relacionamiento y cooperación existente entre ambas instituciones en el ámbito de sus respectivas responsabilidades y actividades en el campo de las comunicaciones marítimas a nivel nacional.
- 2 -La responsabilidad asumida por el Estado ante la Organización Marítima Internacional (OMI), al adherir al convenio SOLAS-74 con su protocolo y enmiendas respectivas, según la Ley N° 14.879 del 23 de abril de 1979, en el ámbito de la salvaguarda de la vida humana en el mar.
- 3 -Lo estipulado en el Decreto del Poder Ejecutivo N° 209/991, de fecha 16 de abril de 1991, en lo que atañe al desarrollo e implementación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos, en conjunción con los Organismos nacionales competentes en la materia, que permita efectivizar la integración de la República a dicho Sistema.
- 4 -La competencia de ANTEL como órgano ejecutivo del desarrollo de las comunicaciones en el ámbito nacional.
- 5 -Las capacidades tecnológicas y desarrollos implementados y a implementar por ANTEL en las áreas mencionadas de las Telecomunicaciones, así como el Servicio Móvil marítimo prestado por

sus Estaciones Costeras sobre aguas jurisdiccionales del Estado y alta mar.

- 6 - El conocimiento y experiencia que posee la Armada Nacional a fin de determinar el equipamiento adecuado para las tareas de salvaguarda de la vida humana en el mar a lo cual se obliga el Estado al adherir a los Convenios mencionados.

LAS PARTES ACUERDAN regularizar esta cooperación mediante el siguiente convenio marco que faculta a ambas instituciones a la firma de Protocolos adicionales, toda vez que nuevas circunstancias lo requieran:

- 1 - ANTEL contribuirá con los Proyectos que la Armada Nacional deba ejecutar para la salvaguarda de la vida humana en el mar, en el área de las Telecomunicaciones dada la relevancia de los mismos.
- 2 - ANTEL y la Armada contribuirán con aquellos recursos y medios de que dispongan para la concreción de una estrategia nacional en la prevención de accidentes marítimos, mediante el desarrollo e implantación de un sistema adecuado a tal fin.
- 3 - Ambas Instituciones llevarán adelante una política de intercambio que les permita instrumentar mecanismos de cooperación en el área de referencia.
- 4 - El Primer Protocolo adicional se formalizará oportunamente.-
- 5 - A todos los efectos las Partes constituyen domicilio en los indicados en la comparecencia.

Para constancia se suscribe el presente en dos ejemplares de un mismo tenor, en lugar y fecha arriba indicados.

Por ANTEL

Cr. Ricardo J. Lombardo
Presidente

Por el COMANDO GENERAL
DE LA ARMADA

Contralmirante Oscar Otero Izzi
Encargado de Despacho

Ing. Adolfo Quintero
Gerente General

ACUERDO DE COOPERACIÓN ENTRE LA ARMADA NACIONAL Y LA ASOCIACIÓN HONORARIA DE SALVAMENTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES

En Montevideo, a los 26 días del mes de diciembre de 2001, POR UNA PARTE: La Armada Nacional, representada por el Sr. Comandante de la Flota, Sr. Contra Almirante Tabaré DANER EYRAS, con domicilio en Rambla 25 de Agosto, S/N 5º piso del Edificio del Comando General de la Armada y POR OTRA PARTE: La Asociación Honoraria de Salvamentos Marítimos y Fluviales (ADES), representada en este acto por su Sr. Vice Presidente, Dr. Arturo PELLISTRI, (en ejercicio de la presidencia) con domicilio en Rambla República Federal de Alemania N° 3571, ACUERDAN LO SIGUIENTE:

- 1.- A partir del día de la fecha, luego de rubricada la presente acta, queda plenamente vigente procedimientos operativos normales SAR establecido entre las partes abajo firmantes y que forma parte integrante de esta acta, en el marco del acuerdo firmado.

2.- ADES, enviara en forma mensual al centro coordinador de búsqueda y rescate en el mar (MRCC Uruguay), los adiestramientos previstos, a fin que el MRCC los divulgue al resto de la organización (aquellas unidades que se encuentren involucradas, por ser dentro de su jurisdicción). Los adiestramientos que surgieran fuera de lista antes mencionadas y que por razones de tiempo puedan cumplir con lo antes mencionado, deberían seguir lo indicado para salidas, adiestramientos en la cartilla de procedimientos operativos normales SAR.

*Asociación Honoraria de Salvamentos
Marítimos y Fluviales
Dr. Arturo PELLISTRÍ
Vicepresidente de ADES
en ejercicio de la presidencia*

*Armada Nacional
MRCC-Uruguay
Contralmirante Tabaré DANERS EYRAS
Comandante de la Flota
Jefe del MRCC- Uruguay*

ARTÍCULO PRIMERO (Antecedentes): El Art. 7º Literal c.- del Decreto 225/997, del 1º de julio de 1997, asigna al Jefe del Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar, la responsabilidad de formular acuerdos con otros servicios o instituciones públicas o privadas que tengan un potencial SAR, entendiéndose por esto último, los elementos o facilidades que puedan ser utilizadas en operaciones de búsqueda y rescate. ADES es una institución sin fines de lucro, que posee personería jurídica desde el 14 de junio de 1956, es miembro de la *International Lifeboat Federation*, manteniendo durante décadas una importante presencia en las actividades de búsqueda y rescate en el mar. En tal sentido, se ha considerado conveniente formalizar la relación existente hasta este momento entre la ARMADA NACIONAL Y ADES, a través de un acuerdo que permita potenciar las actividades de ambas instituciones, en un área tan trascendente como es la protección de la vida humana en el mar.

ARTÍCULO SEGUNDO (Integración): La Asociación Honoraria de Salvamentos Marítimos y Fluviales (ADES), integra la Organización de Búsqueda y Rescate en el Mar, por disposición del Decreto 225/997 del 1º de julio de 1997.

ARTÍCULO TERCERO (Obligaciones de ADES): ADES, asume las siguientes obligaciones:

- a) Apoyar en forma inmediata, con los medios que tenga a su disposición, toda solicitud que reciba del Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar, (MRCC) en el marco de un incidente SAR.
- b) Participar en la medida de sus posibilidades, en los ejercicios de adiestramiento que organice el MRCC.
- c) Informar al MRCC los resultados de su participación en los Incidentes SAR en los que actúe.
- d) Participar en las reuniones de Coordinación que el MRCC disponga.-

- e) Mantener informado al MRCC de la disponibilidad de medios, estado operativo de los mismos y tiempo estimado de zarpada.
- f) Colaborar con el MRCC en todo aquello que facilite las operaciones SAR en el mar.
- g) Desarrollar sus actividades en el Área de Búsqueda y Rescate en el Mar en forma compatible con lo establecido en el Decreto N° 225/997, normas modificativas y concordantes.

ARTÍCULO CUARTO (Obligaciones del MRCC Uruguay): La Armada Nacional, a través del Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar, asume las siguientes obligaciones:

- a) En la medida que lo considere necesario desde el punto de vista operativo, dar participación a ADES en todo Incidente SAR.
- b) Brindar a ADES la información necesaria para su participación en todo Incidente SAR en el que sea requerido su apoyo.
- c) Colaborar con ADES en el Área de adiestramiento de su personal.
- d) Dar participación a ADES en todo Incidente SAR en que eso sea posible, teniendo en cuenta la idoneidad y capacidad de los medios disponibles al momento de su requerimiento.
- e) Convocar a ADES a reuniones informativas y de coordinación en materia de adiestramiento.
- f) Colaborar con ADES en todo aquello que facilite la Búsqueda y Rescate en el mar.

ARTÍCULO QUINTO (Plazo de vigencia): El plazo de vigencia del presente acuerdo será de dos años calendario a partir de la firma del mismo, siendo renovable en forma automática si en un plazo no mayor a sesenta días hábiles previos a su fecha de vencimiento las partes no notificaran lo contrario.

No siendo para más, se labran y se firman dos originales de un mismo tenor en lugar y fecha arriba indicados.

*Asociación Honoraria de Salvamentos
Marítimos y Fluviales*

*Sr. Guillermo PEREZ LAVAGNINI
Presidente
Jefe del MRCC-Uruguay*

*Armada Nacional
MRCC-Uruguay*

*Contra Almirante Raúl E. LECUMBERRY
Comandante de la Flota*



Abreviaturas

AIS	Sistema Automático de Identificación
AMVER	Sistema de Rescate de Barcos y Asistencia Mutua Automatizada
CLS	Coordinador Local del Siniestro
CMS	Coordinador de la Misión SAR
CIMAR	Centro de Información Marítima
DIMAR	Dirección de Tráfico Marítimo
DSC	Llamada Selectiva Digital
ELT	Trasmisor Localizador de Emergencia
GMDSS	Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo
IAMSAR	Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento
INMARSAT	Sistema de Comunicaciones vía Satélite
IRIDIUM	Sistema de Telecomunicación Satelital Móvil de Voz
ITU	Unión Internacional de Telecomunicaciones
JEFLOSAR	Jefe de Servicio de la Flota
LRIT	Seguimiento de Identificación de Larga Distancia
MF	Frecuencia Modulada
MMSI	Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo
MRCC	Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate
OMI	Organización Marítima Internacional
PNN	Prefectura Nacional Naval
REPAR	Relaciones Publicas de la Armada
SAR	Búsqueda y Rescate
SITREP SAR	Reporte de Situación de Búsqueda y Rescate
VHF	Frecuencia Muy Alta
VMS	Sistema de Monitoreo de Buques

Cuando el SITREP SAR se emite por facsímil, la unidad originadora usa normalmente un encabezamiento de este tipo. No es parte del SITREP SAR y en caso de ser emitido por otro medio, puede y debería omitirse a fin de no sobrecargar los circuitos.

Encabezamiento del Mensaje SITREP

Esta es la primera parte del SITREP que siempre debe transmitirse.

SOCORRO	IDENTIFICACIÓN DEL TIPO DE TRASMISIÓN: Socorro, Urgencia ó Seguridad
GFH	DD HH mm Z MM AA
DE	MRCC URUGUAY
PARA	(LISTA DE DESTINATARIOS DE ACCIÓN)
INFO	(LISTA DE DESTINATARIOS INFORMATIVOS)
BT	
INCIDENTE SAR Nº	Número y Título del Incidente Cuando el SITREP se emplee por una Unidad para transmitir una Notificación Inicial al MRCC en este punto deberá marcarse "SE OMITE"
SITREP SAR Nº	Número correlativo de SITREP del mismo incidente Cuando el SITREP se emplee por una Unidad para transmitir una Notificación Inicial al MRCC en este punto deberá marcarse "NOTIFICACIÓN INICIAL"
FASE	Fase en que se encuentra el incidente al emitir el SITREP . Cuando el SITREP se emplee por una Unidad para transmitir una Notificación Inicial al MRCC en este punto deberá marcarse "NOTIFICACIÓN INICIAL"

Texto del Formato de SITREP SAR ABREVIADO

Los ítems siguientes, son la información que como mínimo debe componer el cuerpo del SITREP. Se puede emplear el formato abreviado para acelerar la remisión de la notificación inicial a un MRCC mientras se están averiguando otros datos.

A	IDENTIDAD DE LA NAVE SINIESTRADA (nombre, indicativo de llamada, estado de abanderamiento, cualquier otro dato que ayude a identificar a la nave en una búsqueda)
B	POSICIÓN (latitud / longitud) (Si es en cercanía de la costa o se produce en aguas fluviales referencias a tierra, Ej. Kilómetro del río, frente a Casablanca, etc.)
C	CARACTERÍSTICAS (Información del mensaje originador del incidente, tipo, prioridad, fecha / hora que se emitió y se recibió, motivo de la petición de ayuda o tipo de emergencia, Ej. Incendio, herido, abordaje, médico, etc)
D	NÚMERO DE PERSONAS EN PELIGRO
E	AUXILIO REQUERIDO
F	CENTRO CORDINADOR DE LA BUSQUEDA / RESCATE

Texto que se agrega para el Formato de SITREP SAR COMPLETO

Si se posee, esta información puede enviarse en el SITREP inicial ya que los datos son importantes para cualquier planificación que se emprenda o para apoyar la búsqueda de más información.

G	DESCRIPCIÓN DE LA NAVE SINIESTRADA <i>(descripción física, propietario, carga, travesía de /a, dispositivos de salvamento que lleva, etc.)</i>
H	CONDICIONES METEOROLÓGICAS EN EL LUGAR DEL SINIESTRO <i>(viento, estado del mar /oleaje, Temp. del aire/ agua, visibilidad, nubosidad / techo de nubes, presión barométrica)</i>
J	PRIMERAS MEDIDAS TOMADAS <i>(por la nave siniestrada y por el CCS (RCC))</i>
K	ÁREA DE BÚSQUEDA <i>(La determinada por el CCS (RCC))</i>
L	INSTRUCCIONES PARA LA COORDINACIÓN <i>(CLS (OSC), unidades participantes, comunicaciones, etc.)</i>
M	PLANES ULTERIORES
N	INFORMACIÓN ADICIONAL Estado actual del incidente: ABIERTO SUSPENDIDO (HORA EN QUE SE SUSPENDIÓ) CERRADO (HORA EN QUE SE CERRÓ)
BT	

Firma

La firma se agrega cuando el SITREP se emite por facsímil. En el resto de los casos no es transmisible.

FIRMA

(Grado) Nombre Apellido

Jefe de Servicio MRCC Uruguay

EJEMPLO DE SITREP SAR

ARMADA NACIONAL

COMANDO DE LA FLOTA

**CENTRO COORDINADOR DE BÚSQUEDA
Y RESCATE EN EL MAR
MRCC URUGUAY
CWM30**

Dirección: Rambla 25 de Agosto de 1825 S/N Comando General de la Armada, 9º piso

CP 11.000 Montevideo, URUGUAY

Telex: (598 2) 2 9160214 - 29161389

Emergencia: (598 2) 1701

Inmarsat-C: (AOR – W/E) 477000051

E-mail:

mrccuruguay@gmail.com/mrccuy@armada.mil.uy/comflo_radio@armada.mil.uy

SOCORRO**231500Z AGO 03****DE** MRCC URUGUAY**PARA** ROU05 PRELA ESCAN DIMAR SOHMA REPAR EMCOM RCC
CARRASCO**INFO** COMAR ESMAY FUEMA DIVPA JEOCA COMAN BAEN2 ADES
BT**INCIDENTE SAR Nº 000 / B/P (UY) "SINSUERTE I" / INCENDIO****SITREP SAR Nº 001****FASE PELIGRO**

- A.** B/M (UY) "SINSUERTE I"
- B.** 35°14'20 S 054°08'54 W - 35 MILLAS AL SUR DE CABO SANTA MARÍA
- C.** HORA 1130 LOCAL PRELA RECIBE LLAMADO DE AUXILIO EN FRECUENCIA DE TRABAJO HF, INFORMANDO INCENDIO FUERA DE CONTROL A BORDO, TRIPULACION SE ALISTA A ABANDONAR EL BUQUE.
- D.** 22
- E.** RESCATE
- F.** MRCC URUGUAY
- G.** ESLORA: 35 MTS, MANGA: 9 MTS, CASCO NARANJA, CASILLERIA BLANCA ARMADOR: EMPRESA "PESCAFRIA" 2 BALSAS SALVAVIDAS PARA 15 PERSONAS C/U
- H.** VIENTO: 130/18 NUDOS, ALTURA DE LA OLA: 1.50 MTS, VISIBILIDAD: 10 MN, CIELO: NUBOSO
- J.** SE ORDENÓ ALISTAR ROU05 Y ZARPAR CUANDO ESTE LISTO A LA ZONA

SE ORDENO A ESCAN ALISTAR AERONAVE DE ALA FIJA Y 2 HELICOPTEROS Y DECOLAR CUANDO ESTÉN LISTOS

PRELA ORDENÓ ALISTAR A PNN 44X

PRELA EFECTUANDO LLAMADOS A BUQUES "PESCA MUCHO" Y "BIG CARGO", A 20 Y 15 MILLAS RESPECTIVAMENTE PARA QUE PROCEDAN AL LUGAR DEL INCIDENTE.-
- K.** A-1 VERTICE #1 35°04.4' S - 054°02.5' W
VERTICE #2 35°21.4' S - 054°02.5' W
VERTICE #3 35°04.4' S - 054°23.3' W
VERTICE #4 35°21.4' S - 054°23.3' W
- L.** ROU05: ASUMA COMO CLS AL ARRIBO A LA ESCENA

ARMADA 875: DIRÍJASE A LA ZONA A FIN DE LOCALIZAR BALSAS E INFORMAR SITUACIÓN. EN CASO DE DETECTAR OTROS BUQUES EN LAS PROXIMIDADES DIRÍJALOS A LA ZONA. ASUMA COMO CLS HASTA EL ARRIBO DE ROU05. EFECTÚE BUSQUEDA DE CUADRADO EXPANDIDO EN AREA A-1 SEGÚN SIGUIENTE PLAN:

PUNTO COMIENZO DE LA BÚSQUEDA: 35°10.8' S - 054°12.4' W
 PUNTO CENTRAL: 35°10.8' S - 054°12.4' W RADIO: 8.05MN
 ORIENTACION (EJE PRINCIPAL): 090°T
 SEPARACIÓN ENTRE DERROTAS: 1.0MN
 VELOCIDAD DE BÚSQUEDA: 120 NUDOS
 TOTAL RECORRIDO: 288.0 MN

Pierna	Posición Inicial		Rumbo Verd.	Dist. Pierna	Dist. Total	Tiempo Pierna	Tiempo Total		
1	35°10.8	S	054°12.4	W	090°T	1.0	1.0	00:00:35	00:00:35
2	35°10.8	S	054°11.2	W	180°T	1.0	2.0	00:00:35	00:01:10
3	35°11.8	S	054°11.2	W	270°T	2.0	4.0	00:01:10	00:02:21
4	35°11.8	S	054°13.6	W	000°T	2.0	6.0	00:01:10	00:03:31
5	35°09.8	S	054°13.6	W	090°T	3.0	9.0	00:01:45	00:05:17
6	35°09.8	S	054°10.0	W	180°T	3.0	12.0	00:01:45	00:07:03
7	35°12.8	S	054°10.0	W	270°T	4.0	16.0	00:02:21	00:09:24
8	35°12.8	S	054°14.9	W	000°T	4.0	20.0	00:02:21	00:11:45
9	35°08.8	S	054°14.9	W	090°T	5.0	25.0	00:02:56	00:14:42
10	35°08.8	S	054°08.7	W	180°T	5.0	30.0	00:02:56	00:17:38
11	35°13.8	S	054°08.7	W	270°T	6.0	36.0	00:03:31	00:21:10
12	35°13.8	S	054°16.1	W	000°T	6.0	42.0	00:03:31	00:24:42
13	35°07.8	S	054°16.1	W	090°T	7.0	49.0	00:04:07	00:28:49
14	35°07.8	S	054°07.5	W	180°T	7.0	56.0	00:04:07	00:32:56
15	35°14.8	S	054°07.5	W	270°T	8.0	64.0	00:04:42	00:37:38
16	35°14.8	S	054°17.3	W	000°T	8.0	72.0	00:04:42	00:42:21
17	35°06.8	S	054°17.3	W	090°T	9.0	81.0	00:05:17	00:47:38
18	35°06.8	S	054°06.3	W	180°T	9.0	90.0	00:05:17	00:52:56
19	35°15.8	S	054°06.3	W	270°T	10.0	100.0	00:05:52	00:58:49
20	35°15.8	S	054°18.6	W	000°T	10.0	110.0	00:05:52	01:04:42
21	35°05.8	S	054°18.6	W	090°T	11.0	121.0	00:06:28	01:11:10

22	35°05.8 , S	054°05.1 , W	180°T	11.0	132.0	00:06:28	01:17:38
23	35°16.8 , S	054°05.1 , W	270°T	12.0	144.0	00:07:03	01:24:42
24	35°16.8 , S	054°19.8 , W	000°T	12.0	156.0	00:07:03	01:31:45
25	35°04.8 , S	054°19.8 , W	090°T	13.0	169.0	00:07:38	01:39:24
26	35°04.8 , S	054°03.9 , W	180°T	13.0	182.0	00:07:38	01:47:03
27	35°17.8 , S	054°03.9 , W	270°T	14.0	196.0	00:08:14	01:55:17
28	35°17.8 , S	054°21.1 , W	000°T	14.0	210.0	00:08:14	02:03:31
29	35°03.8 , S	054°21.1 , W	090°T	15.0	225.0	00:08:49	02:12:21
30	35°03.8 , S	054°02.8 , W	180°T	15.0	240.0	00:08:49	02:21:10
31	35°18.8 , S	054°02.8 , W	270°T	16.0	256.0	00:09:24	02:30:35
32	35°18.8 , S	054°22.4 , W	000°T	16.0	272.0	00:09:24	02:39:59

BALSAS E INICIEN EVACUACIÓN SEGÚN ESTADO DE LOS TRIPULANTES. INFORME CANTIDAD DE SOBREVIVIENTES EN BALSAS.

PRELA: COORDINE EVACUACIÓN DE HERIDOS SEGÚN PLAN DE CONTINGENCIA PROPIO. VERIFIQUE ESTADO DE LA ZONA DE ATERRIZAJE DE HELICOPTERO. PREVEA APOYO DE PNN 44X A BUQUES CON HERIDOS EN PROXIMIDADES DE PUERTO.

INFORME BUQUES RESPONDIENDO A PEDIDO DE APOYO.

RCC CARRASCO: SOLICITO COORDINE ZONA DE EXCLUSION AEREA DE 20 MN ALREDEDOR DEL PUNTO DEL INCIDENTE.

SOHMA EMITA MENSAJE NAVTEX Y AVUR. EMITA PRONOSTICO ESPECIAL PARA LA ZONA CADA 6 HORAS.

COMUNICACIONES:

CANAL DE CONTROL: CMS - CLS 6215 KHZ (PRIMARIO)
4125 KHZ (SECUNDARIO)

EN LA ESCENA: COMUN VHF CANAL 16 MM (PRIMARIO)
VHF CANAL 10 MM (SECUNDARIO)
HF 2182.0 KHZ

COMUN AERONAVES: 123.1 MHZ

PRELA: CUBRIR PRIMARIO DE CONTROL Y 2182 KHZ

SEÑAL DE LLAMADA CLS "PATRULLERA 15 DE NOVIEMBRE"

UNIDADES ARRIBANDO A LA ESCENA CONTACTARÁN AL CLS EN 2182 KHZ O CANAL 16.

M. BUSQUEDA DE SOBREVIVIENTES EN CASO DE NO LOCALIZARSE TODA LA TRIPULACION EN LAS BALSAS.

N. SE OMITE
BT

Firma

(Grado) Nombre Apellido
Jefe de Servicio MRCC Uruguay

FORMULARIO DE NOTIFICACION INICIAL SAR – Instrucciones de llenado
1.- Este formulario debe ser llenado por cualquier unidad al recibir la notificación de inicial de un incidente.

FORMULARIO DE NOTIFICACION INICIAL SAR

Fecha Hora:			MEDIO	DSC	Inmarsat	Fax	Teléfono	Telex	Radio	
01	TIPO DE EMERGENCIA (C)									
	Alerta 121.5	Alerta 406	Bengala	Colisión	Demorado	Encalladura a Varadura	Incendio	Hundimiento		
	Medevac	Médico	Persona al Agua	Sin Gobierno	Sin Propulsión	Vía de agua	Vuelta Campana	Otro:		
02	POSICION DEL INCIDENTE O ULTIMA POSICION CONOCIDA (B)									
	Latitud		Longitud		Marcación	Punto		Distancia		
	Otras:					Fecha / hora posición:				
03	DESCRIPCION DE LA UNIDAD EN EMERGENCIA (A)									
	Aeronave	Buque Mercante	Buque Pesquero	Buque Tanque	Velero	Yate	Emb. Recreo	F/ Borda	Motor	
	Otro:								Si	
									No	
	Color del Casco			Color de la Casillería						
	Bandera	Nombre					Señal Llamada			
	Eslora		Manga		Puntal		TRB			

04	PERSONA, AGENCIA, ESTACION, BUQUE O AERONAVE QUE INFORMA (C)								
	Nombre						Señal Llamada		
	Dirección						Teléfono		
	Otro dato								
05	Nº DE PERSONAS EN PELIGRO (D)			Mayores		Menores			
06	ASISTENCIA SOLICITADA (E)								

07	CONDICIONES METEOROLOGICAS EN LA ZONA (H)								
	Claro	Llovizna	Lluvia	Niebla	Tormenta Eléctrica	Otra:			
	Viento (dirección / velocidad)				Dirección del mar				
	Altura de la Ola			Visibilidad	Temperatura de mar				
08	EQUIPO DE SUPERVIVENCIA QUE POSEE ABORDO (G)								
	BALSAS	Cantidad		Capacidad		Color		Tipo	
	CHALECOS SALVAVIDAS		Cantidad		Color		Tipo		
09	INTENCIONES DEL CAPITÁN O PATRÓN (J):								
10	PROPIETARIO O AGENCIA ARMADORA (G)								
	Nombre						Teléfono		
	Dirección						Teléfono		
11	Otra información (Punto de partida, Velocidad, Destino, Derrota, etc) (G) (N):								
12	Grado y Nombre de quien recibe:								

- 2.- Los responsables de las unidades deberán prever que el mismo se encuentre disponible para operadores de radio y telefonistas en cualquier momento.
- 3.- Si bien todos los datos son importantes, los puntos 01 al 03 son indispensables y debe insistirse a la persona que informa para obtenerlos. Los puntos 04 al 06 siguen en importancia. Los puntos 07 al 11 pueden no ser de conocimiento de la persona que informa. No demore el aviso al superior de la guardia por obtenerlos.
- 4.- Las letras que figuran junto a cada título, asocian los mismos a los ítems del SITREP SAR.
- 5.- Los operadores de radio y telefonistas **DEBEN** emplear el formulario **SIEMPRE** que inicien la recepción de una notificación inicial por cualquier medio.
 - Si la persona que informa está alterada intente calmarla.
 - Vaya siguiendo las líneas de información, si la persona que informa va más rápido, vuelva sobre la línea que usted necesita.
 - Si tiene dificultades con el idioma, intente indicar a la persona:
 - que espere y que alguien vaya a solicitar apoyo.
 - **NUNCA ABANDONE LA LÍNEA.**
 - Si tiene dudas, pida que le repitan la información, nunca deje como cierto un dato dudoso.
 - Si terminó de llenar el formulario o no puede obtener más información, requiera que alguien le informe a su superior o al encargado de la guardia. **NUNCA ABANDONE LA LÍNEA.**
 - Nunca menosprecie a la fuente que informa. Aún si a usted le parece que la llamada es una broma debe intentar obtener los datos del formulario.
 - Este formulario NO SE APLICA a información COSPAS-SARSAT recibida en SPOC Uruguay, ya que el sistema prevé formatos propios para alertas iniciales. Sí podrá ser empleado como primer registro por los operadores del MRCC Uruguay ante un aviso telefónico desde SPOC Uruguay previo a la retransmisión del mensaje COSPAS-SARSAT.

MEDIO: se indica circulando uno de ellos.

TIPO DE EMERGENCIA: se indica circulando uno de ellos o describiendo en Otro.

POSICIÓN DEL INCIDENTE O ULTIMA POSICIÓN CONOCIDA: Es deseable una posición por latitud y longitud. En algunos casos usted deberá transformar lo que dice la persona que reporta a una posición aproximada o escribir el dato: "Estoy en la Playa XXXX y lo veo a mi derecha" o "Cerca de la Isla NNNN".

La fecha y la hora de la última posición conocida son muy importantes.

Si la persona que reporta está viendo la nave en emergencia pídale que no se vaya de ese lugar (a menos que fuera otro buque y pudiera prestar auxilio).

DESCRIPCIÓN DE LA UNIDAD EN EMERGENCIA: se indica circulando una de ellas o describiendo en Otro. En los datos siguientes, Color de Casco y Casillería son dos datos en los que debe insistir. Si fuera una aeronave pida color del fuselaje y de la cola.

PERSONA, AGENCIA, ESTACIÓN, BUQUE O AERONAVE QUE INFORMA:
Si está perdiendo la comunicación o existe riesgo de perderla, obtenga algún dato que permita volver a comunicarse con la fuente.

FORMULARIO DE INFORME FINAL DE OPERACIÓN SAR

FECHA / HORA:

FM:

TO: MRCC URUGUAY

ASUNTO: INFORME FINAL DE OPERACIÓN SAR

UNIDAD / TIPO:

INCIDENTE SAR Nº /TITULO:

FECHA:

ACCION REQUERIDA:

PUNTO DE ZARPADA-DESPEGUE / HORA:

HORA DE LLEGADA / SALIDA DEL AREA:

PUNTO DE ARRIBO-ATERRIZAJE / HORA:

ÁREA EN QUE SE EFECTUÓ LA BÚSQUEDA:

TIPO DE BÚSQUEDA:

ÁLTURA DE BÚSQUEDA:

PATRÓN DE BÚSQUEDA:

SEPARACIÓN DERROTAS:

CANTIDAD DE OBSERVADORES

ELEMENTOS VISIÓN NOCTURNA:

METEOROLOGÍA:

OBJETO DE LA BÚSQUEDA:

POD:

UBICADO / EN POSICIÓN:

SUPERVIVIENTES CANTIDAD/ ESTADO:

AVISTAMIENTOS U OTRAS NOTIFICACIONES:

COMUNICACIONES:

CALIDAD Y/O DIFICULTADES:

HORASSERV/ HORASNOSERV/ OPERADORES:

OBSERVACIONES:

NOMBRE DEL CAPITÁN, PATRÓN, CTE DEL BUQUE O AERONAVE:

Formulario de Informe Final de Operación SAR – Referencia para su llenado

Este formulario se basa en los requerimientos de Informe Final establecidos en el IAMSAR, pero ha sido modificado para adaptarlo a las necesidades del Sistema.

El Informe Final de la Operación SAR, para las Unidades de búsqueda y Rescate, se remite al MRCC al retorno de la unidad a su base natural si es una aeronave o bote y en tránsito si es un buque mayor, para cada salida (si tuviera más de una para un mismo incidente).

Para unidades terrestres se emite al finalizar la participación en el incidente. Si una unidad terrestre tuviera participación como CLS por ejemplo y además, elementos individuales dependientes hubieran participado como Unidades de Búsqueda y Rescate, deberá remitir informes separados.

FECHA / HORA: Fecha / hora de emisión del informe

FM: Unidad que informa (Escuadrón para aeronaves/ unidad madre para botes o embarcaciones menores)

TO: MRCC URUGUAY

ASUNTO: INFORME FINAL DE OPERACIÓN SAR

UNIDAD / TIPO: Nombre de la Unidad que participó / indique un Tipo de Unidad de los siguientes: Buque, Aeronave (Ala Fija o Helicóptero), Terrestre, Estación Costera de Radio, Estación de Respuesta SAR Primaria, Medico de Radio consulta, Otra (Indicar)

INCIDENTE SAR Nº / TÍTULO: Número / nombre o Título del Incidente

FECHA:

Fecha de participación en el Incidente

ACCION REQUERIDA: Indique una o más de las siguientes: Búsqueda, Rescate, CLS, MEDEVAC, PRECOM, EXCOM, Consulta Radio médica, Otra (describa)

PUNTO DE ZARPADA-DESPEGUE / HORA: Para aeronaves, buques y botes - Nombre o posición geográfica del punto/ Fecha Hora de zarpada o despegue

HORA DE LLEGADA / SALIDA DEL AREA: Fecha hora llegada al área de Operaciones/ Fecha hora salida del área de Operaciones

PUNTO DE ARRIBO-ATERRIZAJE / HORA: Para aeronaves, buques y botes - Nombre o posición geográfica del punto/ Fecha Hora de arribo o aterrizaje

ÁREA EN QUE SE EFECTUÓ LA BÚSQUEDA: Indicar Puntos, Centro y radio, Otras

TIPO DE BÚSQUEDA: Indique uno o más de los siguientes tipos: Visual, Radar, Gonio, Comunicaciones, Otra (Describa)

ÁLTURA DE BÚSQUEDA: En pies

PATRÓN DE BÚSQUEDA: Sigla

SEPARACIÓN DERROTAS: En Millas

CANTIDAD DE OBSERVADORES:

ELEMENTOS VISIÓN NOCTURNA: Indique SI o NO/ Describa los medios de visión nocturna empleados

METEOROLOGÍA: Altura de la ola (Metros)/ Velocidad del viento (Nudos)/ Visibilidad (Millas)/ Techo de nubes (Pies)

OBJETO DE LA BÚSQUEDA: Según se indicó en el mensaje inicial

POD: en porcentaje

UBICADO/ EN POSICIÓN: Indique SI o NO/ Posición donde fue ubicado

SUPERVIVIENTES

CANTIDAD / ESTADO:

Cantidad / una descripción general

De estado AVISTAMIENTOS U OTRAS NOTIFICACIONES: Si no fue

ubicado, indicar si hubo algún tipo de avistamiento

COMUNICACIONES: Indique uno o más de los siguientes tipos: VHF FM, VHF AM, HF, UHF, SATELITE, VISUALES, Otras (Describa)

CALIDAD Y/O DIFICULTADES: Indicar la calidad de las comunicaciones, dificultades encontradas u otras observaciones

HORASSERV/ HORASNOSERV/ OPERADORES: Indique cuantas horas mantuvo comunicaciones/ Indique cuantas horas estuvo sin comunicaciones/

Indique cuantos operadores tuvo disponibles durante las horas de servicio

OBSERVACIONES: Incluya todas las medidas adoptadas acerca de la búsqueda, el rescate, problemas detectados, críticas, sugerencias y cualquier observación del responsable de la Unidad

NOMBRE DEL CAPITÁN, PATRÓN, CTE. DEL BUQUE O AERONAVE:

Nombre del Responsable de la Unidad

MEDEVAC CHECKLIST

COMFLO - ARMADA NACIONAL

ULTIMOS PUERTOS VISITADOS /LAST PORTS OF DESTINATION

INFORMACIÓN DEL PACIENTE

NOMBRE /NAME

EDAD /AGE

GÉNERO /GENDER

 M F

NACIONALIDAD /NATIONALITY

ENFERMEDAD ACTUAL:
PRESENT ILLNESS

- TRAUMATISMO/ TRAUMA
- QUEMADURA / BURN
- DOLOR TORÁXICO / CHEST PAIN
- DOLOR ABDOMINAL / ABDOMINAL PAIN
- MOVIMIENTOS ANORMALES / CONVULSIONES
ABNORMAL MOVEMENTS - SEIZURES
- INTOXICACIÓN / POISONING
- ENFERMEDAD RESPIRATORIA / RESPIRATORY DISEASE
- ENFERMEDAD INFECCIOSA / INFECTIOUS DISEASE *
- NO RESPONDE Y NO RESPIRA/
NOT RESPONDING AND NOT BREATHING

LOCALIZACIÓN DEL TRAUMA/
LOCATION OF THE TRAUMA

MEDICACIÓN RECIBIDA
(Tipo y vía de administración)
MEDICATION RECEIVED
(TYPE AND ROUTE OF ADMINISTRATION)

ANTECEDENTES
PERSONALES:
PREVIOUS MEDICAL
HISTORY

- DIABETES /DIABETES
- HIPERTENSIÓN ARTERIAL /HYPERTENSION
- EPILEPSIA /EPILEPSY
- ALERGIA /ALLERGIES
- ASMA /ASTHMA
- INFARTO DE MIOCARDIO /HEART ATTACK
- MEDICACIÓN DIARIA /DAILY MEDICATION

(MARQUE SÓLO SI ES POSITIVO)

SIGNOS VITALES DEL PACIENTE

VÍA AEREA /AIRWAY:

- ABIERTA Y LIBRE /OPEN
- OBSTRUIDA /OBSTRUCTED
- GORGOTEOS /GURGLINGS

RESPIRACIÓN /BREATHING:

- NORMAL /NORMAL
- PROFUNDA /DEEP
- SUPERFICIAL /SHALLOW
- RÁPIDA /FAST
- AUSENTE /NONE

PULSO /PULSE:

- NORMAL /NORMAL
- DÉBIL /WEAK
- RÁPIDO /FAST
- AUSENTE /NONE

NEUROLÓGICO /NEUROLOGICAL:

- DESPIERTO (CONCIENTE) /CONSCIOUSNESS
- RESPONDE A LO VERBAL /RESPONDS TO VERBAL
- RESPONDE AL DOLOR /RESPONDS TO PAIN
- INCONSCIENTE /UNRESPONSIVE

SI PACIENTE SIN PULSO Y SIN RESPIRACIÓN
RESUCITACIÓN BÁSICA - tiempo practicado
IF NO PULSE/RESP, IS CPR BEING CONDUCTED

TEMPERATURA CORPORAL
BODY TEMPERATURE

PRESIÓN ARTERIAL
BLOOD PRESSURE

PUPILAS /PUPILS: IGUALES /EQUALS
ASIMÉTRICAS /UNEQUAL

MAREO / DIZZINESS	<input type="checkbox"/>
DOLORIDO / PAINFUL	<input type="checkbox"/>
DEAMBULA (PUEDE CAMINAR) / CAN WALK	<input type="checkbox"/>
HORMIGUEO EN MIEMBROS / TINGLING LIMBS	<input type="checkbox"/>
CUERPO PARALIZADO / PARALYSIS	<input type="checkbox"/>
CONVULSIONES / SEIZURES	<input type="checkbox"/>
CEFALEA (DOLOR DE CABEZA) / HEADACHE	<input type="checkbox"/>
VÓMITOS / VOMIT	<input type="checkbox"/>
HEMORRAGIA EN CURSO / BLEEDING IN PROGRESS	<input type="checkbox"/>
SIGNOS DE SHOCK / SIGNS OF SHOCK	<input type="checkbox"/>
FRACTURA DE HUESOS / BONE FRACTURE	<input type="checkbox"/>

KIT DE PRIMEROS AUXILIOS A BORDO / FIRST AID KIT ON BOARD	<input type="checkbox"/>
MÉDICO A BORDO / DOCTOR ON BOARD	<input type="checkbox"/>
PARAMÉDICO O ENFERMERO A BORDO / FIRST RESPONDER ON BOARD	<input type="checkbox"/>

PIEL: CONDICION NORMAL	<input type="checkbox"/>	NORMAL
SUN CONDITION SECA	<input type="checkbox"/>	DRY
PEGAJOSA	<input type="checkbox"/>	GLAMMY
COLOR NORMAL	<input type="checkbox"/>	NORMAL
PÁLIDA	<input type="checkbox"/>	PALE
AZULADA	<input type="checkbox"/>	BLUE
ROJA	<input type="checkbox"/>	RED

* ENFERMEDAD INFECCIOSA	
PIEL: PETEQUIA / PETTIOHA	<input type="checkbox"/>
EQUIMOSIS / ECHYMOSIS	<input type="checkbox"/>
HEMATOMA / HEMATOMA	<input type="checkbox"/>
PIEL: FIEBRE	<input type="checkbox"/>
RINORREA / RUNNY NOSE	<input type="checkbox"/>
TOS / COUGH	<input type="checkbox"/>
DIARREA / DIARRHEA	<input type="checkbox"/>
DISURIA / DYSURIA	<input type="checkbox"/>

RECOMENDACIÓN: EVACUACION	<input type="checkbox"/>
DESEMBARCO	<input type="checkbox"/>

INDICACIONES PARA EL PACIENTE

FECHA	<input type="text"/>
HORA	<input type="text"/>
MEDICO	<input type="text"/>
FIRMA	<input type="text"/>

AM

ANEXO A
RADIOMÉDICA – ENFERMEDAD INFECCIOSA - FIEBRE HEMORRÁGICA

MEDEVAC CHECKLIST - * ENFERMEDAD INFECCIOSA

ÚLTIMOS DOS PUERTOS VISITADOS _____

TIEMPO TRANSCURRIDO DESDE ZARPADA DE ÚLTIMO PUERTO E INICIO DE SÍNTOMAS, horas días

Ébola – incubación de 2 a 21 días (promedio 8 a 10)

Dengue – incubación de 3 a 12 días

Malaria – incubación variable – El paciente por lo general manifiesta tener la enfermedad ya que conoce los síntomas

Fiebre amarilla – incubación 3 a 6 días

TIEMPO QUE LLEVA EL PACIENTE ENFERMO, horas días

TAX

CEFALEA Y VÓMITOS

RINORREA

ARTROMIALGIAS

ODINOFAGIA

TOS

EXPECTORACIÓN COLOR _____

VÓMITOS DE LO INGERIDO

DIARREA NO DISENTERIFORME

DISURIA, PUJOS O TENESMOS

DOLOR RETROOCULAR INTENSO *Dengue o Malaria*

ICTERICIA *Malaria, Fiebre amarilla*

EPIXTASIS

VÓMITOS CON SANGRE

DISENTERIA

RUSH CUTÁNEO

HEMATOMAS, EQUIMOSIS O PETEQUIAS

VACUNA ANTIAMARILICA

OTRO/S TRIPULANTES CON SÍNTOMAS *Ébola*

ALGÚN TRIPULANTE A BORDO QUE HAYA ESTADO EN ZONA DE ÉBOLA

EXISTE FOCO INFECCIOSO PRESUNTIVO

DIAGNÓSTICO PRESUNTIVO: _____

RECOMENDACIÓN:

DESEMBARCO

EVACUACIÓN

MEDIDAS IMPARTIDAS:

DIAGNOSTICO PRESUNTIVO DE FIEBRE HEMORRÁGICA EN CASO DE FIEBRE SIN FOCO CLÍNICO Y SANGRADO

FIEBRE HEMORRÁGICA PRESUNTIVA _____

ENFERMEDAD TROPICAL PRESUNTIVA _____

SIGNOS VITALES DEL PACIENTE:

CONCIENCIA ESCALA AVDI _____

FRECUENCIA RESPIRATORIA

OXIMETRIA DE PULSO

PULSO RADIAL Frecuencia

PRESION ARTERIAL

HEMODYNAMIA _____

ANTE CLINICA COMPATIBLE CON EVE + NOCIÓN EPIDEMIOLÓGICA = sospecha de Ébola = Aislamiento de contacto, dar aviso a Control Marítimo e informar a Sanidad Naval



ANEXO "B"

PROCEDIMIENTO PARA RADIOCONSULTA MÉDICA

B 1. GENERALIDADES.

- a- El objetivo de la radio consulta médica en la Armada Nacional es asesorar al MRCC-Uruguay sobre el estado sanitario de las víctimas por la que se está solicitando auxilio o asistencia.
- b- El médico de guardia de radio consulta médica deberá estar ubicable telefónicamente en todo momento a través del número ARMADA asignado.
- c- El médico que asume la guardia de radio consulta médica, deberá conocer los procedimientos ante una consulta.
- d- El relevo de guardia se realizará los días lunes, a la hora 08:00 informándose del mismo al Centro de Operaciones Tácticas (COT) en forma escrita, mediante las novedades semanales.
- e- El médico saliente debe entregar las novedades pertinentes y el celular de radio consulta médica en mano, cargador y carga de batería completa al médico entrante.
- f- Los médicos deberán conocer el calendario de guardias y la cadencia de las mismas, así como las órdenes respectivas vigentes.
- g- El Jefe Médico de radio consulta médica entregará mensualmente al COT, por la vía correspondiente, todos los memorandos realizados por los médicos de radio consulta que debieron ser convocados a eventos SAR MÉDICO.
- h- Es responsabilidad del médico de guardia de radio consulta médica mantener el buen estado del material (teléfono y accesorios), a fin de favorecer el buen funcionamiento del servicio.

B 2. FUNCIONAMIENTO

Ante un evento SAR MÉDICO a resolverse mediante radio consulta médica, se procederá de la siguiente manera:

- a- El médico de guardia de radio consulta médica se comunicará, vía telefónica o por radio, con la víctima o la persona que esté realizando los cuidados iniciales a la misma, a fin de obtener la información del "Medevac Checklist" y guiar a la víctima y/o a los primeros respondedores.
- b- En casos de dificultades en la comunicación con las víctimas, el COT podrá convocar al médico de guardia de radio consulta médica para realizar la comunicación por radio o teléfono satelital, dependiendo de las circunstancias. Por tanto, deberá estar disponible en menos de 2 horas en el Área Naval del Puerto de Montevideo (ANAPU) para dicha tarea.

- c- A través de llamada telefónica, el médico de guardia de radio consulta médica gestionará, organizará y dirigirá la aplicación de primeros auxilios y eventuales cuidados médicos, estableciendo para tal fin, contacto con la víctima o quien este a su cargo tantas veces como lo entienda pertinente.
- d- Realizado el primer contacto con la víctima se comunicará con el Jefe de Servicio (JESER), a quien le entregará la información recabada, vía telefónica o por correo electrónico, hecho que incluye entregar el Medevac Checklist completo y las medidas de asistencia indicadas.
- e- De acuerdo a la situación, realizará al JESER la recomendación según su razonamiento clínico, siendo de especial importancia operativa, diferenciar entre Evacuación y/o Desembarco de/los Tripulante/s afectado/s.
- f- Realizará el seguimiento clínico telefónico de la/s víctima/s, el tiempo prudencial para el diagnóstico presuntivo establecido. Esta condición se extenderá especialmente, y por todo el tiempo necesario, en caso de realizar un rescate diferido por razones operativas o climáticas.
- g- De recomendar una evacuación de víctimas, una vez recibida la directiva del JEFLO de que se procederá al mismo, y de acuerdo a los medios determinados para su ejecución, deberá informar inmediatamente al médico de guardia SAR correspondiente, según:

1. En caso de rescate marítimo:

SAR MÉDICO División Sanidad de las Fuerzas de Mar (DISAN) Áreas III, IV y V según corresponda.-

2. En caso de rescate aeronaval:

SAR MÉDICO Base Aeronaval 2 (BAEN2).-

3. En caso de la utilización de medios de la Fuerza Aérea:

1702 SAR MÉDICO Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) o 2604 0297.-

4. Esa comunicación debe incluir:

- Diagnóstico presuntivo.
- Clasificación como emergencia o urgencia, a fin de indicar la celeridad del rescate.
- Indicar, de ser necesario, medidas especiales que deban tomarse para la evacuación de la víctima (protección biológica

- universal, aislamiento respiratorio, izado, sujeción especial, férulas especiales, hipotermia, etc.).
- Primeros auxilios recomendados y medicación suministrada.-
 - En caso de estar ante una noción epidemiológica cuantos tripulantes están afectados, necesidad de traslado de material específico a fin de cumplir con los planes de contingencia nacional respecto a epidemias, enfermedades transmisibles y enfermedades exóticas.
- h- Finalizado el evento, y en un plazo no mayor a 24 horas, deberá entregar al Jefe Médico de radio consulta, un memorando identificado con el número de evento SAR donde adjunte el Medevac Checklist realizado, la información adicional recabada, las indicaciones médicas, las evoluciones médicas realizadas cronológicamente y toda comunicación que se haya tenido en relación al incidente, incluyendo consultas realizadas a otros médicos o al Jefe Médico de radio consulta médica.
- i- El médico de radio consulta podrá pedir consejo profesional al resto de los integrantes del servicio SAR de la Armada Nacional (equipo médico de radio consulta, Jefe Médico de radio consulta, guardia SAR DISAN, guardia SAR BAEN2); o a médicos y especialistas del Hospital Central de las FFAA (HCFFAA) a través de los teléfonos **2487 0165 o 099 678 312** Interno **1930**, SALA DE EMERGENCIA.
- j- De constatarse incumplimiento con el servicio por parte del médico de guardia de radio consulta, el Jefe Médico de radio consulta médica será el responsable de actuar en el evento y resolver en consecuencia.



ANEXO "C"**PLANES DE EMERGENCIA****C 1. PLANES DE EMERGENCIA DE PREFECTURANACIONAL NAVAL****C 1.1 PLANES DE EMERGENCIA PUERTO DE MONTEVIDEO****C 1.2 PLANES DE EMERGENCIA PUERTO DE COLONIA****C1.3 PLANES DE EMERGENCIA PUERTO DE PUNTA DEL ESTE****C 1.4 PLANES DE EMERGENCIA PUERTO DE LA PALOMA****C 2. PLANES DE EMERGENCIA TRANSPORTE DE PASAJE****C 2.1 PLANES DE EMERGENCIA BUQUEBUS****C 2.2 PLANES DE EMERGENCIA FERRY LINEAS****C 2.3 PLANES DE EMERGENCIA COLONIA EXPRESS****C 2.4 PLANES DE EMERGENCIA LINEAS DE CRUCEROS SOLICITADAS
POR MEDIOS PNN A LAS AGENCIAS**

En caso de SAR los Planes de Contingencia de PRENA se encuentran en el MRCC UY y en el Centro de Información Marítima (CIMAR)



ANEXO "D"**Frecuencias de ALERTA, Operaciones SAR y Seguridad Marítima**

Función	Sistema	Frecuencia
Alertas	RLS (EPIRB) de 406 MHz	406 – 406,1 MHz (tierra - espacio)
	ETB (SES) INMARSAT	1544 – 1545 MHz (espacio – tierra) 1626,5 – 1646,5 MHz (tierra – espacio) 1645,6 – 1645,8 MHz (tierra – espacio)
	LSD (DSC) VHF(Canal 70)	156,525 MHz ¹
	LSD (DSC) MF/HF ²	2187,5 kHz ³ 4207,5 kHz 6312 kHz 8414,5 kHz 12577 kHz 16804,5 kHz
	VHF AM	121,5 MHz
	VHF FM (Canal 16)	156,8 MHz
Comunicaciones en el lugar del siniestro	VHF Canal 16	156,8 MHz
	VHF Canal 06	156,3 MHz
	Radiotelefonía	2182 kHz
	IDBE (NBDP) MF	2174,5 kHz
Comunicaciones de o con aeronaves	En el lugar del siniestro, Incluyendo radiotelefonía SAR	156,8 MHz ⁴ 121,5 MHz ⁵
		123,1 MHz 156,3 MHz
		2182 kHz 3023 kHz
		4125 kHz 5680 kHz ⁶
Señales de Radio recalada	RLS (EPIRB) de 406 MHz	121,5 MHz
	Respondedores de radar de 9 GHz	9200 – 9500 MHz
Información sobre Seguridad marítima (ISM (MSI))	Avisos NAVTEX	518 kHz ⁷
	IDBE (NBDP)	490 kHz ⁸ 4209,5 kHz ⁹
		4210 kHz 6314 kHz
		8416,5 kHz 12579 kHz
		16806,5 kHz 19680,5 kHz
Safety NET vía satélite	22376 kHz 26100,5 kHz	
	1530 – 1545 kHz (espacio – tierra)	
Seguridad de la Navegación	VHF Canal 13	156,650 kHz
Tráfico de socorro y seguridad	Satélite	1530 – 1544 kHz (espacio – tierra) 1626,5 – 1646,5 kHz (tierra – espacio)
	Radiotelefonía IDBE (NBDP)	2182 kHz 4125 kHz
		6215 kHz 8291 kHz
		12290 kHz 16420 kHz
		156,8 kHz
		2174,5 kHz 4177,5 kHz
		6268 kHz 8376,5 kHz
		12520 kHz 16695 kHz
Embarcaciones de supervivencia	VHF Radiotelefonía	156,8 MHz y otra frecuencia en la banda de 156 – 174 MHz

	Respondedores de radar de 9 GHz	9200 – 9500 MHz
Planes de Emergencia PNN- CECOED	VHF Radiotelefonía	160.900 MHz

NOTAS:

¹ La frecuencia de 156.525 (Canal 70), puede ser usada para alerta buque-buque en LSD (DSC), y dentro del Área Marítima A1, para alerta buque-costa.

² Para buques equipados con equipos LSD (DSC) MF/HF hay un requerimiento de cubrir guardia en 2187.5 KHz, 8414.5 KHz y otra frecuencia cualquiera.

³ La frecuencia de 2187.5 KHz se usa para alerta buque-buque en LSD (DSC). Si se está dentro de las Áreas Marítimas A2, para alerta buque-costa.

⁴ Las frecuencias de 156.3 y 156.8 MHz pueden también ser usadas por aeronaves para fines de seguridad solamente.

⁵ La frecuencia de 121.5 MHz puede ser usada por buques para fines de socorro y urgencia.

⁶ La prioridad para comunicaciones buque-aeronave es 4125 KHz. Adicionalmente, las frecuencias de 123.1 MHz, 3023 KHz y 5680 KHz pueden ser usadas para intercomunicaciones entre estaciones móviles y entre estas y las estaciones terrestres empeñadas en la coordinación de las operaciones SAR.

⁷ La frecuencia internacional NAVTEX de 518 KHz es la primaria para transmisiones por parte estaciones costeras de Información de Seguridad Marítima ISM (MSI) en Impresión Directa de Banda Estrecha (NBDP). Otras frecuencias se usan solo para aumentar la cobertura o la información provista en 518 KHz.

⁸ La frecuencia de 490 kHz **NO** se puede usar para ISM (MSI) en IDBE (NBDP).

⁹ La frecuencia de 4209.5 kHz no la utilizan todos los Estados.

**Frecuencias para uso en el
Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos SMSSM (GMDSS)**

Llamadas LSD (DSC) de socorro y seguridad	Tráfico radiotelefónico de socorro y seguridad	Tráfico de socorro y seguridad en IDBE (NBDP)
2187,5 kHz	2182 kHz	2174,5 kHz
4207,5 kHz	4125 kHz	4177,5 kHz
6312 kHz	6215 kHz	6268 kHz
8414,5 kHz	8291 kHz	8376,5 kHz
12577 kHz	12290 kHz	12520 kHz
16804,5 kHz	16420 kHz	16695 kHz
156,525 kHz (VHF canal 70)	156,8 MHz (VHF canal 16)	
Transmisiones ISM (MSI) en IDBE (NBDP) por estaciones costeras y terrenas		
490 kHz (NAVTEX)	518 kHz (NAVTEX)	

4209.5 kHz	4210 kHz	
6314 kHz	8516,5 kHz	
12579 kHz	16806,5 kHz	
19680,5 kHz	22376 kHz	26100,5 kHz
Radiotelefonía para búsqueda y salvamento en el lugar del siniestro		
2182 kHz	(Radiotelefonía)	
3023 kHz	(Frecuencia aeronáutica)	
4125 kHz	(Radiotelefonía)	
5680 kHz	(Frecuencia aeronáutica)	
123,1 MHz	(Frecuencia aeronáutica)	
156,8 MHz	(VHF canal 16)	
156,5 MHz	(VHF canal 10)	
156,3 MHz	(VHF canal 6)	
Señales de localización/radio recalada		
121,5 MHz (Localización y radio recalada de aeronaves por satélite COPAS-SARSAT)		
156 – 174 MHz (Radiobaliza en banda VHF marítima)		
406,025 MHz (Localización por satélite COPAS-SARSAT)		
9200 a 9500 MHz (Respondedores radar de banda X-SART)		



ANEXO "E"**LEY Nº 14.157 ORGÁNICA DE LAS FUERZAS ARMADAS****JURISDICCIÓN TERRITORIAL DE LAS FUERZAS ARMADAS.*****Artículo 34.- Constituye jurisdicción de la Armada:***

A) Las aguas e islas jurisdiccionales del Océano Atlántico, de la Laguna Merín y de los Ríos de la Plata y Uruguay.

B) Las zonas costeras del Océano Atlántico, Laguna Merín y Ríos de la Plata y Uruguay en una extensión de hasta 150 metros a Partir de la línea de base o hasta rambla o costanera si existiera y las vías interiores navegables en los tramos que dan acceso marítimo a las Prefecturas de: Artigas, Dolores, Carmelo, Conchillas, Rosario, Santiago Vázquez, Chuy, San Miguel, San Luis, La Charqueada, Cebollatí y Río Branco y solamente a los efectos de vigilancia y policía marítima.

C) El Río Negro desde su desembocadura hasta la represa Constitución (de Palmar).

D) El Río San Salvador desde su desembocadura hasta el puente Nacional Nº 21.

E) Los espacios ocupados por establecimientos de la Armada, con las correspondientes zonas de seguridad.

