



ORDINARIO/PERMANENTE
CIRCULAR O-73/001
PUBLICO

ARMADA DE CHILE
DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO
Y DE MARINA MERCANTE

OBJ.: IMPARTE INSTRUCCIONES PARA INSPECCIONAR RADIOBALIZAS DE LOCALIZACIÓN DE SINIESTROS (RLS) Y CONTROLAR SU REGISTRO.

**REF.: A.- DGTM Y MM. ORD. N° 12.600/4 VRS. DE 13.JUN.1994.
B.- DGTM Y MM. ORD. N° 12.600/183 VRS. DE 27.JUL.1994.
C.- RESOLUCION DE LA OMI A.814(19), "DIRECTRICES PARA EVITAR LOS FALSOS ALERTAS DE SOCORRO".**

I.- INFORMACIONES:

- A.- Mediante resolución citada en a) de la referencia se establece que todos los equipos que forman parte del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos deben ser de un tipo aprobado por la DGTM y MM. y señala el procedimiento para la aprobación.
- B.- La resolución citada en b) de la referencia dispone el procedimiento para registrar las Radiobalizas satelitales que se instalen a bordo de las naves nacionales.
- C.- No obstante las medidas dispuestas por los documentos citados en a) y b), se ha comprobado la existencia de Radiobalizas satelitales a bordo de naves nacionales que no cumplen con las normas reglamentarias, especialmente en lo referente al código de Identificación del Servicio Móvil Marítimo (ISMM) y a su registro en la DGTM y MM. Asimismo, se ha evidenciado un incremento en la activación involuntaria de las RLS provocando falsos alertas de socorro que producen un desgaste innecesario de los medios involucrados en las operaciones de búsqueda y salvamento, todo lo cual hace necesario incrementar las instrucciones al personal sobre las precauciones para evitar falsos alertas, de acuerdo a lo señalado en Resolución citada en c) de la referencia; y también efectuar un mayor control de las Radiobalizas mediante inspecciones en tierra y a bordo, conforme a las instrucciones que se dictan a continuación:

II.- INSTRUCCIONES:

A.- INSPECCION DE LA RLS EN TIERRA

- 1.- La inspección de la RLS la efectuará el Inspector de Telecomunicaciones en el taller de la Entidad Técnica autorizada para inspeccionar y certificar radiobalizas de localización de siniestros, la cual deberá contar con el Certificado de Entidad Técnica otorgado por la DGTM y MM.
- 2.- Durante la inspección se comprobará:
 - a) Que la RLS sea del tipo aprobado, si no lo es, exigirá al representante técnico cumplir el trámite de aprobación señalado en la Resolución de la referencia a).
 - b) Que la RLS esté registrada en la DGTM y MM, caso contrario exigir cumplimiento del trámite señalado en Resolución citada en b) de la referencia, completando y remitiendo el Formulario de Registro de Radiobalizas.
 - c) Que el código de identificación (ID CODE en formato hexadecimal de 15 caracteres), programado en la RLS, corresponda al número de identificación del servicio móvil marítimo, ISMM, asignado por DIRECTEMAR a la nave portadora de la RLS. Esto se puede comprobar comparando la lectura del Lector de Radiobaliza (Beacon Tester), con el Listado de Asignaciones de ISMM que periódicamente remitirá DIRSOMAR (Servicio Tc. Marítimas). Asimismo el código ISMM debe figurar en la Licencia de Estación de Barco, sobre el espacio destinado al distintivo de llamada.

Otra forma de verificarlo es convirtiendo el ISMM a código hexadecimal mediante el procedimiento manual indicado en la Guía de Codificación del Protocolo Marítimo adjunto como anexo "A".

La demostración instrumental debe hacerla un técnico del taller bajo la supervisión del inspector, tomándose todas las medidas necesarias para evitar una emisión involuntaria que pueda constituir un falso alerta.

Cuando se deba medir la emisión real se empleará una caja apantallada apropiada (jaula de Faraday).

- d) Que la batería esté vigente.
- e) Que se indique mediante un etiquetado indeleble en la RLS los siguientes datos:
 - Nombre del buque
 - Número ISMM
 - ID CODE (Código Identificación hexadecimal)
 - Fecha vencimiento batería.

Ejemplo:

Nombre del buque : Huasco

Número ISMM : 725019278

ID CODE : DAA8D74365C30DI

Fecha vencimiento batería: Nov. 2001

- f) Que las instrucciones de operación y prueba estampada en la RLS sean claramente legibles y no estén tapadas por pintura o etiquetas.
- g) Que esté en buen estado general de conservación y operación, lo que se verificará mediante una inspección visual detenida y una prueba en la posición "Test" respetando estrictamente las instrucciones de prueba para evitar un falso alerta.
- h) Que el Certificado de Inspección de Radiobaliza, cuyo formato se adjunta en el Apéndice 2 al anexo A, contenga todos los datos solicitados. Cuando falte un dato se pondrá: no corresponde - no existe o no revisado, según sea pertinente.
- i) Adjunto al Certificado de Inspección se mantendrá permanentemente el Certificado de Prueba o Informe de Prueba (Test Certificate), cuyo formato se adjunta como Apéndice 3 al Anexo A. Se verificará que los datos del certificado correspondan a los datos técnicos mostrados en pantalla del instrumento lector de radiobalizas; o bien se aceptará una copia impresa de la lectura del instrumento, la que se adjuntará al Certificado de Inspección.

- j) Cumplida la inspección satisfactoriamente, el inspector firmará el Certificado de Inspección conjuntamente con el representante de la Entidad Técnica, comprobando que cada copia del Certificado de Inspección lleve adjunto (corcheteado) el Informe de Prueba (Test Report) procediendo a retirar el ejemplar N° 2 para remitirlo por fax al SINAV (Div. Tc.) y el ejemplar N° 3 para archivo de la CLIN.
- k) El certificado de inspección de la radiobaliza tendrá una duración de 2 años, salvo que dentro de ese periodo haya sido utilizada o se haya detectado una falla de funcionamiento, en cuyo caso será revisada por la Entidad Técnica en su taller y extendido un nuevo certificado de inspección, previo cumplimiento del procedimiento señalado en esta Circular.
- l) Se procurará que el reemplazo de la batería y/o la válvula hidrostática, coincida con la fecha de vencimiento del Certificado de Inspección de la RLS, para lo cual el trámite de renovación del certificado tendrá un periodo de gestión de 6 meses, pudiéndose efectuar 3 meses antes o 3 meses después de la fecha de vencimiento. El nuevo certificado conservará la vigencia por 2 años a contar de la fecha de vencimiento del certificado anterior.
- m) La solicitud de inspección la registrará la entidad técnica con la debida anticipación en el Libro de Inspecciones de la Gobernación Marítima (similar a la inspección de balsas), estando afecta al pago de una tarifa en conformidad al Reglamento de Tarifas y Derechos de la DGTM y MM (Resolución DGTM y MM Ord. N° 12.100/17 Vrs. de 12-04-96).

B.- INSPECCION DE LAS RLS A BORDO.

- 1.- La inspección de las RLS a bordo se efectuará durante las revistas de cargo o inspecciones parciales de telecomunicaciones, verificando el cumplimiento de las siguientes normas:
 - a) Que exista un Certificado de Inspección de la RLS válido, de acuerdo a lo señalado en los párrafos j), k) y l) de la sección A precedente, el cual se debe mantener en la carpeta de documentos del buque para su inspección.

- b) Que la RLS esté registrada en la Licencia Estación de Barco, debiendo figurar con los siguientes datos:
 - Marca, modelo y N° de serie.
- c) Que la RLS esté apropiadamente montada en su contenedor o sistema de zafa automática y, dependiendo del tipo de RLS, verificar que interruptor de activación esté en la posición correcta y se mantenga sin emitir por efectos de switch magnético u otro sistema de activación, **evitando en todo caso una activación involuntaria.**
- d) Que su emplazamiento corresponda a un lugar despejado de elementos de la superestructura del buque o elementos extraños que puedan entorpecer su liberación y activación automática.
- e) Que la rabiza flotante no se encuentre amarrada a una parte fija de la estructura del buque, o que pueda entorpecer su liberación y libre flotación.
- f) Que en el contenedor figure la misma identificación de la RLS indicada en el párrafo A.2.e) más la fecha de vencimiento de la válvula hidrostática.
- g) Verificará que el Oficial a cargo cuente con un certificado de operador válido y conozca los procedimientos de operación y pruebas de la RLS, así como las medidas para evitar falsos alertas y el procedimiento para cancelar los falsos alertas de socorro que se indican en Anexo "B" de la presente Circular.
- h) Verificará que la Cartilla o Manual de operación de la RLS, publicada por el fabricante, se mantenga a bordo. Se procurará que las instrucciones de operación y pruebas estén en español, debidamente protegidas de los efectos ambientales perjudiciales que normalmente se presentan a bordo.

C.- MEDIDAS PARA EVITAR FALSOS ALERTAS EN EL SMSSM.

Se adjunta como anexo "B" a la presente Circular, la Resolución de la OMI N° A.814(19) que contiene las directrices para evitar los falsos alertas de socorro, junto con las instrucciones para anular un falso alerta, debiendo los Inspectores de Telecomunicaciones aplicar las medidas que sean pertinentes en cada caso.

III.- ANEXOS:

“A” : Guía de Codificación del Protocolo de Usuario Marítimo con ISMM.

Apéndice 1 : “Control Codificación Radiobalizas de 406 Mhz del Sistema COSPAS/SARSAT”.

Apéndice 2 : Modelo de Certificado de Inspección de RLS.

Apéndice 3 : Modelo de Certificado de Prueba emitido por el instrumento lector de RLS.

Apéndice 4 : Modelo Hoja de Control de Codificación Completada.

“B” : Resolución OMI N° A.814(19) “Directrices para evitar falsos alertas de socorro”.

Apéndice : Instrucciones para anular un falso alerta de socorro.

Valparaíso, 21 de Enero de 1998.

ROMAN FRITIS PEREZ
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

ANEXO "A"

ARMADA DE CHILE
 Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante
 Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas
 SERVICIO DE INSPECCION DE NAVES

Guía de Codificación del Protocolo de Usuario Marítimo con ISMMS

(Ref.: C/S.005)

Bits	25	26	27	36	37	40	75	76	81	83	85					
	F	1	Country Code (MID)			0	1	0	(36 bits) Trailing 6 digits of the MMSI			Beacon Number	0	0	R	L

- bit 25 : (F) formato de bandera: "Ø" (mensaje corto) o "1" (mensaje largo)
- bit 26 : protocolo de bandera "1"
- bits 27 al 36 : código de país = 3 dígitos del MID, número decimal 725 codificado en binario = "1Ø11Ø1Ø1Ø1"
- bits 37 al 39 : código de protocolo. Coloque "Ø1Ø" (protocolo de Usuario Marítimo)
- bits 40 al 75 : Contiene la serie de los últimos 6 dígitos del ISMM utilizando para su codificación el código Baudot modificado (6 bits por cada dígito, ver tabla 1 del código Baudot modificado).
- bits 76 al 81 : Es el número de serie consecutivo por cada Radiobaliza satelital de 406 Mhz del sistema COSPAS/SARSAT existente en la nave, donde la primera o única radiobaliza de libre flotación (Clase 1) debe ser codificada con el carácter Ø del Código Baudot modificado = "ØØ11Ø1". Radiobalizas adicionales a bordo de la misma nave deben ser numeradas consecutivamente utilizando el Código Baudot modificado (tabla 1) con los caracteres 1 al 9 y A a Z.
- bits 82 y 83 : Coloque "ØØ"
- bits 84 y 85 : (RL) Coloque "Ø1" si la señal homing de 121,5 Mhz está incluida en la Radiobaliza (Ver tabla 2 para codificar otros sistemas de radiolocalización).

Apéndice 2 al Anexo "A"

**CERTIFICADO DE INSPECCION DE RADIOBALIZA
DE LOCALIZACION DE SINIESTRO (RLS)**

IDENTIFICACION DE BUQUE

NOMBRE : _____ DIST. LLAMADA: _____
ARMADOR: _____

IDENTIFICACION RLS

MARCA: _____ MOD: _____ N° SERIE: _____

CODIGO ISMM SE INDICA EN ETIQUETADO SI NO

CODIGO HEXADECIMAL: _____

BATERIA: TIPO: _____ FECHA INST. _____

FECHA REEMPLAZO: _____ SE INDICA EN ETIQUETADO SI NO

VALVULA HIDROSTATICA: TIPO: _____

Fecha Reemplazo: _____

Inspección del Contenedor : _____

Inspección del Sellado : _____

Bolsa de Sal Silicica : _____

Transmisión en 406 Mhz : _____

Transmisión en 121.5 Mhz : _____

Ajuste de Frecuencia (Si procede) : _____

Operación General : _____

Observaciones : _____

FECHA PROXIMA INSPECCION: _____

SERVICIO DE INSPECCION EFECTUADO POR: _____

Nombre Empresa

**V° B° AUTORIDAD MARITIMA
(Inspector de TC.)**

FIRMA Y TIMBRE ENTIDAD TECNICA

Otorgado en: _____ a: _____ de: _____ de: 19 _____

NOTA: Se tomarán todas las medidas posibles para evitar la emisión real de la señal de la RLS durante el proceso de inspección. Las falsas alarmas constituyen una infracción al Reglamento de Radiocomunicaciones.

DISTRIBUCION:

- 1.- Carpeta Nave.
- 2.- Servicio de Inspección de Naves (DGTM y MM).
- 3.- CLIN.
- 4.- Entidad Técnica.

Apéndice 3 al Anexo "A"

Modelo de Certificado de Prueba

TEST CERTIFICATE	
BRAND	:
SERIE	:
SHIP'S NAME	:
RECEIVED AT	:
FRECUENCY	:
COUNTRY	: 725 CHILE
MESSAGE	:
ID CODE	:
PROTOCOL	: MARITIME
BEACON TYPE	:
IDENTITY (MMSI)	:
HOMING	:
BCH ERROR CHECK	:
BATTERY EXPIRY DATE	:
OTHER INFORMATION	:
<p>I HEREBY CERTIFY THAT HAVE INSPECTED ABOVE MENTIONED EQUIPMENT WHICH WAS FOUND FULLY OPERATIVE IN COMPLIANCE WITH INTERNATIONAL REGULATIONS CURRENTLY EFECTIVE.</p> <p>THIS CERTIFICATE IS VALID UNTIL :</p>	
_____ V° B° Inspector Tc.	_____ ENTIDAD TECNICA

ANEXO "B"

Resolución A.814(19)

aprobada el 23 de noviembre de 1995

(Punto 10 del orden del día)

DIRECTRICES PARA EVITAR FALSOS ALERTAS DE SOCORRO

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

CONSIDERANDO los problemas notificados por los Gobiernos Miembros por lo que respecta al funcionamiento correcto del SMSSM y, en particular, el hecho de que los falsos alertas de socorro se están convirtiendo en un obstáculo importante para el funcionamiento eficaz de los servicios de búsqueda y salvamento,

RECORDANDO que el SMSSM se creó sobre la base de la resolución 6 de la Conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, y que, según esa resolución, el SMSSM debe proporcionar, entre otras cosas, los elementos radioeléctricos esenciales del plan internacional de búsqueda y salvamento marítimos,

TENIENDO EN CUENTA que el número excesivo de falsos alertas de socorro impone una considerable e innecesaria carga de trabajo a los centros coordinadores de salvamento (CCS), puede mermar la confianza de la gente de mar en el SMSSM y tener también consecuencias graves en situaciones reales de peligro, así como para la vida humana en el mar,

CONSCIENTE de que si en un futuro próximo no se consigue reducir el número de falsos alertas que se están produciendo en la actualidad se puede poner en peligro la calidad y eficacia de las organizaciones de búsqueda y salvamento,

CONSIDERANDO que la urgente divulgación de algunos de los problemas con los que se enfrentan quienes prestan servicios de salvamento contribuiría a mantener mejor informadas a las personas y organizaciones participantes y, en último término, a reducir el número de falsos alertas,

CONSIDERANDO TAMBIEN que las administraciones, los fabricantes, los instructores, los usuarios, los que prestan servicios de comunicaciones y de salvamento y todas las demás partes interesadas necesitan orientación sobre la manera de reducir los falsos alertas de socorro,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Comité de Seguridad Marítima en su 65º periodo de sesiones,

1 APRUEBA las Directrices para evitar falsos alertas de socorro, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INSTA a los gobiernos a que pongan estas Directrices en conocimiento de todos los interesados.

Anexo

DIRECTRICES PARA EVITAR FALSOS ALERTAS DE SOCORRO

- 1 Las administraciones:
 - .1 informarán a los propietarios de buques y a la gente de mar acerca de las consecuencias del creciente número de falsos alertas de socorro;
 - .2 tomarán medidas para que los buques registren debidamente todo el equipo del SMSSM y se cerciorarán de que los CCS pueden disponer rápidamente de los datos de registro;
 - .3 considerarán la posibilidad de establecer y utilizar en el ámbito nacional medidas coercitivas para perseguir a quienes:
 - .3.1 transmitan involuntariamente un falso alerta de socorro sin anularlo debidamente o no respondan a un alerta de socorro debido a error o negligencia,
 - .3.2 transmitan repetidamente falsos alertas de socorro; y
 - .3.3 transmitan deliberadamente falsos alertas de socorro;
 - .4 utilizarán el procedimiento de notificación de infracciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones en caso de transmisión de falsos alertas de socorro o de ausencia de respuesta a un alerta de socorro retransmitido de costera a buque;
 - .5 se cerciorarán de que todo el personal pertinente del buque conoce el funcionamiento del SMSSM, la importancia de evitar los falsos alertas de socorro, las medidas que se han de tomar para evitar la transmisión de falsos alertas de socorro y los procedimientos que se han de seguir cuando se haya transmitido un falso alerta de socorro.
 - .6 informarán a las autoridades responsables de la homologación acerca de los problemas que plantean los falsos alertas de socorro a fin de que presten la debida atención a las funciones de ensayo y de alerta del equipo radioeléctrico durante el procedimiento de homologación;
 - .7 instarán a las compañías que instalan equipo radioeléctrico a que hagan lo necesario para familiarizar al personal pertinente del buque con el funcionamiento del equipo instalado;
 - .8 investigarán las causas por las que un modelo determinado del equipo del SMSSM transmite repetidamente alertas de socorro no deseados e informarán de ello a los organismos pertinentes; y

- .9 se cerciorarán de que los inspectores conocen el equipo del SMSSM y, especialmente, de que saben manejarlo y ensayarlo sin transmitir falsos alertas de socorro; y
- .10 exigirán que los radiooperadores del SMSSM posean la titulación adecuada.
- 2 Los fabricantes, proveedores e instaladores:
 - .1 proyectarán el equipo radioeléctrico utilizado para transmitir alertas de socorro de modo que
 - .1.1 no sea posible transmitir un alerta de socorro involuntariamente;
 - .1.2 el cuadro de mandos de emergencia esté separado del de operaciones normales, disponga de una cubierta parcial y sus conmutadores estén claramente clasificados por colores; y
 - .1.3 que los cuadros de mandos y los procedimientos de manejo estén normalizados;
 - .2 concebirán los procedimientos de ensayo de modo que al comprobar el equipo del SMSSM no se transmitan falsos alertas de socorro;
 - .3 se cerciorarán de que toda activación de un alerta de socorro se indique por medios visuales o acústicos, o por ambos, y éstos muestren que el equipo está transmitiendo un alerta de socorro, hasta que se desactive manualmente;
 - .4 se cerciorarán de que la posición de la RLS por satélite a bordo, su instalación (incluidos los mecanismos de suelta y activación) y los procedimientos para su utilización excluyen su activación involuntaria (es decir, que estén proyectadas de modo que cuando no estén en su soporte, deban estar también sumergidas en agua para que se activen automáticamente y, cuando se utilicen manualmente, sea necesario activarlas en dos etapas);
 - .5 proporcionarán instrucciones de funcionamiento claras y precisas que sean fácilmente comprensibles (las instrucciones de mantenimiento y funcionamiento deberán estar separadas y escritas en inglés y cualquier otro idioma que se considere necesario);
 - .6 se cerciorarán de que, cuando se haya instalado cualquier equipo del SMSSM, se den las instrucciones necesarias al personal del buque, haciendo especialmente hincapié en los procedimientos de manejo (se deberá mantener un registro de que se han dado dichas instrucciones);
 - .7 se cerciorarán de que el personal proveedor y el encargado de instalar el equipo conocen el funcionamiento del SMSSM y las consecuencias de la transmisión de un falso alerta de socorro.

- 3 Los instructores y educadores:
 - .1 se cerciorarán de que los centros de formación marítima conocen los problemas que plantean los falsos alertas de socorro y sus repercusiones en los servicios de búsqueda y salvamento, el SMSSM, etc., así como los procedimientos que se han de seguir si se transmite un falso alerta de socorro, y los incluyen en sus programas de enseñanza;
 - .2 conseguirán información sobre casos reales y la utilizarán como ejemplo;
 - .3 subrayarán la necesidad de evitar los falsos alertas de socorro;
 - .4 se cerciorarán de que no se produce ninguna transmisión involuntaria de un falso alerta de socorro durante la formación sobre el equipo del SMSSM.
- 4 Las compañías, los capitanes y la gente de mar se cerciorarán, según proceda, de que:
 - .1 todo el personal con la titulación necesaria para el SMSSM y responsable del envío de alertas de socorro ha recibido formación y es competente para utilizar el equipo radioeléctrico específico del buque;
 - .2 las personas responsables de las comunicaciones durante una situación de peligro dan las instrucciones e información necesarias a todos los tripulantes sobre cómo utilizar el equipo del SMSSM para enviar un alerta de socorro;
 - .3 en cada ejercicio periódico de abandono del buque, se dan instrucciones sobre cómo se debe utilizar el equipo de emergencia para desempeñar las funciones del SMSSM;
 - .4 el ensayo del equipo del SMSSM sólo se lleva a cabo bajo la supervisión de la persona responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de peligro;
 - .5 durante la prueba del equipo del SMSSM o los ejercicios periódicos nunca se permite que se produzcan alertas de socorro;
 - .6 las identidades codificadas de las RLS por satélite que utiliza el personal de búsqueda y salvamento que responde a una emergencia estén debidamente registradas en una base de datos accesible durante las 24 horas del día o que se proporcionan automáticamente a las autoridades de búsqueda y salvamento (los capitanes deberán confirmar que las RLS se encuentran registradas en dicha base de datos, a fin de ayudar a los servicios de búsqueda y salvamento a identificar al buque en peligro en caso de emergencia y a obtener rápidamente otra información que les permita responder adecuadamente);

- .7 los datos de registro de las RLS, del equipo de Inmarsat y de LSD se actualizan inmediatamente si se produce un cambio de la información relativa al buque, como un cambio de propietario, nombre o pabellón y se toman las medidas necesarias para volver a programar los nuevos datos en el equipo correspondiente del SMSSM;
- .8 en el caso de buques nuevos, se considera la posición e instalación de las RLS en una fase temprana del proyecto y de la construcción del buque;
- .9 las RLS por satélite se instalan cuidadosamente de conformidad con las instrucciones del fabricante, utilizando personal competente (algunas veces, las RLS por satélite sufren daños o roturas debido a su manipulación o instalación incorrectas. Estas deben estar instaladas en un lugar que permita que se suelten y activen automáticamente en caso de que se hunda el buque. Si es necesario cambiar el código o efectuar un servicio de las pilas, se deberán seguir estrictamente las instrucciones del fabricante. Ha habido casos en que las rabizas de las RLS estaban sujetas al buque, por lo que éstas no pudieron soltarse y flotar; la rabiza únicamente debe ser utilizada por los supervivientes para sujetar la RLS a una embarcación de supervivencia o a una persona que se encuentre en el agua).
- .10 no se activen las RLS si ya se dispone de asistencia inmediata (las RLS tienen por objeto pedir asistencia si el buque no puede obtener ayuda por otros medios y proporcionar información sobre la situación y señales de radiorrecalada para las unidades SAR);
- .11 si se transmite accidentalmente un alerta de socorro, el buque hace todo lo posible para comunicarse con los CCS por cualquier otro medio para anular dicho alerta, utilizando los procedimientos que figuran en el apéndice;
- .12 después de haber sido utilizada en un caso de emergencia, la RLS se recupera y desactiva si es posible; y
- .13 si se daña una RLS y es necesario deshacerse de ella, o si se vende el buque para su desguace o por cualquier otro motivo la RLS por satélite no se puede utilizar nuevamente, habrá que asegurarse de que ésta no podrá entrar en funcionamiento, ya sea quitándole la pila y, si es posible, devolviéndola al fabricante, o destruyéndola.

Nota: Si se devuelve la RLS al fabricante, deberá ir envuelta en papel de estaño para evitar la transmisión de señales durante el envío.

Apéndice

Instrucciones destinadas a los navegantes y demás personas interesadas*
sobre el procedimiento para anular un falso alerta de socorro

LLAMADA SELECTIVA DIGITAL (LLSD)

1 Ondas métricas (VHF)

- .1 desconectar el transmisor inmediatamente**;
- .2 conectar el equipo y sintonizar el canal 16; y
- .3 efectuar una transmisión “A todas las estaciones”, dando el nombre del buque, el distintivo de llamada y el número de LLSD, y anular el alerta de socorro.

Ejemplo

All Stations, All Stations,
All Stations
This is NAME, CALL SIGN,
DSC NUMBER, POSITION

A todas las estaciones, a todas las estaciones,
a todas las estaciones
Aquí NOMBRE, DISTINTIVO DE LLAMADA,
NUMERO DE LLSD, SITUACION

Cancel my distress alert of
DATE, TIME UTC.
=Master, NAME, CALL SIGN,
NUMBER, DATE,
UTC.
TIME UTC.

Anule mi alerta de socorro de
FECHA, HORA UTC.
=NOMBRE DEL CAPITAN, DISTINTIVO DE DSC
LLAMADA, NUMERO DE LLSD, FECHA, HORA

* Estos mensajes deberán ir precedidos de las señales apropiadas de conformidad con el capítulo NIX del Reglamento de Radiocomunicaciones.(UIT)

** Esto es aplicable cuando se detecta el falso alerta durante la transmisión.

2 Ondas hectométricas (MF)

- .1 desconectar el equipo inmediatamente*;
- .2 conectar el equipo y sintonizar para transmisión radiotelefónica en 2182 Khz
- .3 transmitir "A todas las estaciones", dando el nombre del buque, el distintivo de llamada y el número de LLSD, y anular el alerta de socorro.

Ejemplo

All stations, All stations,
All stations

A todas las estaciones, a todas las estaciones,
a todas las estaciones

This is NAME, CALL SIGN,
DSC NUMBER, POSITION

Aquí NOMBRE, DISTINTIVO DE LLAMADA,
NUMERO DE LLSD, SITUACION.

Cancel my distress alert of
DATE, TIME UTC.
=Master, NAME, CALL SIGN,
NUMBER, DATE,
TIME UTC.

Anule mi alerta de socorro de
FECHA, HORA UTC.
=NOMBRE DEL CAPITAN, DISTINTIVO DE DSC
LLAMADA, NUMERO DE LLSD, FECHA,
HORA UTC.

3 Ondas decamétricas (HF)

Al igual que para las ondas hectométricas, pero el alerta se anulará en todas las bandas de frecuencia en que se haya transmitido. Por consiguiente, en la etapa 2.2, el transmisor se sintonizará consecutivamente a las frecuencias radiotelefónicas de socorro de las bandas de 4, 6, 8, 12 y 16 Mhz, según proceda.

4 Inmarsat-C

Notificar al CCS apropiado que anule el alerta enviando un mensaje con prioridad de socorro a través de la misma E.T.C. por la que se envió el falso alerta de socorro.

* Esto es aplicable cuando se detecta el falso alerta durante la transmisión.

Ejemplo de mensaje

NAME, CALL SIGN
IDENTITY NUMBER
POSITION

NOMBRE, DISTINTIVO DE LLAMADA,
NUMERO DE IDENTIFICACION,
SITUACION

Cancel my Inmarsat-C distress alert
of DATE, TIME UTC
=Master +

Anule mi alerta de socorro Inmarsat-C
de FECHA, HORA UTC
=Capitán +

5 RLS

Si por cualquier razón se activa accidentalmente una RLS, el buque establecerá contacto con la estación costera más próxima o con la estación terrena costera adecuada y anulará el alerta de socorro.

6 Cuestiones generales

6.1 Pese a lo antedicho, un buque puede utilizar cualquier medio de que disponga para informar a las autoridades pertinentes de que se ha transmitido un falso alerta y de que se debe anular.

6.2 No se adoptará normalmente ninguna medida contra ningún buque o navegante por notificar y anular un falso alerta de socorro. Sin embargo, en vista de las graves consecuencias de los falsos alertas y de la prohibición absoluta de que se transmitan, los gobiernos pueden entablar una acción judicial en los casos en que se produzcan repetidas infracciones.