



Tipo Norma	:Decreto 392
Fecha Publicación	:20-02-2002
Fecha Promulgación	:05-12-2001
Organismo	:MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL; SUBSECRETARIA DE MARINA
Título	:APRUEBA REGLAMENTO GENERAL DE RADIOCOMUNICACIONES DEL SERVICIO MOVIL MARITIMO
Tipo Versión	:Única De : 20-02-2002
Inicio Vigencia	:20-02-2002
Id Norma	:194722
URL	: https://www.leychile.cl/N?i=194722&f=2002-02-20&p=

APRUEBA REGLAMENTO GENERAL DE RADIOCOMUNICACIONES DEL SERVICIO MOVIL MARITIMO

Santiago, 5 de diciembre de 2001.- Hoy se decretó lo que sigue:

Núm. 392.- Visto: Lo manifestado por la Comandancia en Jefe de la Armada en su oficio ordinario N° 12.600/76, de 20 de noviembre de 2001; el decreto supremo N° 734 del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, de fecha 7 de agosto de 1987; lo dispuesto en el artículo 3° letras a) y h) del D.F.L. N° 292 de fecha 25 de julio de 1953; el decreto ley N° 2.222 de fecha 21 de mayo de 1978 Ley de Navegación; el artículo 11 de la ley N° 18.168 de 1982 Ley General de Telecomunicaciones; y la facultad que me confiere el N° 8 del artículo 32 de la Constitución Política de la República de Chile;

D e c r e t o :

Artículo primero: Apruébase el siguiente Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo:

TITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1°.- El presente Reglamento regula las radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo y Servicio Móvil Marítimo por Satélite, que se desarrollan a bordo de las naves chilenas mayores y en las estaciones costeras, incluidos sus procedimientos y normas técnicas, así como el personal que opere, instale o repare equipos de estos servicios.

El Director General, mediante resolución fundada, regulará las radiocomunicaciones que se desarrollan a bordo de las naves menores y de los artefactos navales, atendida la actividad que realizan, su porte, diseño y tipo de navegación.

Se exceptúan de estas disposiciones las naves de guerra, unidades navales auxiliares, las estaciones costeras dependientes de la Dirección General y las naves de recreo o deportivas no dedicadas al comercio. Estas últimas se regirán por las disposiciones pertinentes del Reglamento de Deportes Náuticos.

Artículo 2°.- Para los efectos del presente reglamento, se entenderá por:

- 1.- Autoridad Marítima: El Director General, que será la autoridad superior, los Gobernadores Marítimos, los Capitanes de Puerto, los Alcaldes de Mar de acuerdo con las atribuciones específicas que les asigne el Director General y los Cónsules, en los casos que la ley señale.
- 2.- Buque de pasaje: Buque que transporte más de 12 pasajeros.
- 3.- Capitán: Toda persona que tenga el mando de una nave, estando en posesión de un título expedido por el Director General que lo habilita para tal efecto.
- 4.- Comunicaciones de Puente a Puente: Comunicaciones sobre seguridad mantenidas entre buques, efectuadas desde el puesto habitual de gobierno de éstos.
- 5.- Convenio SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y sus enmiendas, vigente en el país.
- 6.- Correspondencia Pública: Toda telecomunicación que deban aceptar para su



transmisión las oficinas y estaciones de radiocomunicaciones, por el solo hecho de hallarse a disposición del público.

7.- COSPAS/SARSAT: Sistema de búsqueda y salvamento por satélites.

8.- Dirección General: La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

9.- Director General: El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

10.- Equipo Aprobado: Equipo aprobado por la Dirección General.

11.- Estación Base: Estación costera de carácter privado, autorizada por la Dirección General, bajo condiciones específicas y abierta exclusivamente a la correspondencia de una empresa privada.

12.- Estación Costera: Estación terrestre del servicio móvil marítimo.

13.- Estación de Barco: Estación móvil del servicio móvil marítimo, instalada a bordo de una nave no amarrada de manera permanente y que no sea una estación de embarcación o dispositivo de salvamento.

14.- Estación Espacial: Estación situada en un objeto que se encuentra fuera de la parte principal de la atmósfera de la tierra.

15.- Estación Terrena de Barco: Estación terrena móvil del servicio móvil marítimo por satélite instalada a bordo de una nave.

16.- Estación Terrena Costera: Estación terrena del servicio móvil marítimo por satélite instalada en tierra, en un punto determinado, con el fin de establecer un enlace de conexión en el servicio móvil marítimo por satélite

17.- Información de Seguridad Marítima (ISM):

Radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a las naves.

18.- INMARSAT: Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite.

19.- Localización: Determinación de la situación, por medios radioeléctricos, de buques, aeronaves, vehículos o personas necesitadas de socorro.

20.- Llamada Selectiva Digital (LSD): Técnica que usa códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las normas pertinentes de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

21.- Nave: Toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera sea su clase o dimensión.

Los vocablos nave, buque o barco se entenderán sinónimos.

22.- Navegación Marítima Internacional: La que se realiza por mar desde Chile hacia el exterior y viceversa, como también entre puertos no nacionales.

23.- Navegación Marítima Nacional: La que se efectúa por mar entre puertos o puntos del litoral chileno, entre éstos y las islas esporádicas chilenas y, en general, por aguas marítimas sometidas a la jurisdicción nacional. Comprende, asimismo, la navegación fluvial, lacustre y en aguas interiores.

24.- Oficial de Radiocomunicaciones: Oficial

competente, en posesión de título o certificado habilitante otorgado por el Director General.

25.- Radiocomunicaciones Generales: Tráfico operacional y de correspondencia, distinto al de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, que se cursa por medios radioeléctricos.

26.- Servicio de Seguridad: Todo servicio

radioeléctrico que se explote de manera permanente o temporal para garantizar la seguridad de la vida humana y la salvaguardia de los bienes.

27.- Servicio Móvil Marítimo: Servicio móvil entre estaciones costeras y estaciones de barco, entre estaciones de barco, o entre estaciones de comunicaciones asociadas de un mismo buque, que se desarrollan a través de las bandas de frecuencias atribuidas a este servicio; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento y las estaciones de radiobalizas de localización de siniestros (RLS).

28.- Servicio Móvil Marítimo por Satélite: Servicio móvil entre estaciones terrenas costeras y estaciones terrenas de barco o entre estaciones terrenas de barco, empleando para ello una o más estaciones espaciales; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento y las estaciones de radiobalizas de localización de siniestros (RLS), en cuanto empleen una o más estaciones espaciales.

29.- Servicio Móvil por Satélite: Servicio de radiocomunicación entre estaciones terrenas móviles y una o varias estaciones espaciales;

o entre estaciones espaciales utilizadas en este servicio; o entre estaciones terrenas móviles por intermedio de una o varias estaciones espaciales.

30.- Servicio NAVTEX: Sistema de transmisión coordinada y recepción automática de información de seguridad marítima mediante telegrafía de impresión directa de banda estrecha.

31.- SMSSM: Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.



- 32.- STCW: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y sus enmiendas, vigente en el país.
- 33.- Tiempo Universal Coordinado (UTC): Escala de tiempo basada en el segundo, mantenida por la Oficina Internacional de la Hora (BIH). Para los efectos del Reglamento, el UTC es equivalente a la hora solar media en el meridiano origen, 0° longitud, antes singularizada como GMT.
- 34.- Zonas Marítimas: Las zonas marítimas A1, A2, A3 y A4, definidas en el artículo 5° del presente Reglamento.
- 35.- Zonas Metarea: Zonas geográficas de navegación delimitadas para la coordinación y difusión mundial de avisos meteorológicos.
- 36.- Zonas Navarea: Zonas geográficas de navegación delimitadas para la coordinación y difusión del servicio mundial de radioavisos náuticos.

TITULO II

De los Equipos Radioeléctricos y sus Normas de Funcionamiento

Artículo 3°.- Toda nave, en navegación, deberá cumplir las siguientes prescripciones funcionales:

- 1.- Transmitir alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente.
- 2.- Recibir alertas de socorro costera-buque.
- 3.- Transmitir y recibir alertas de socorro buque-buque.
- 4.- Transmitir y recibir comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.
- 5.- Transmitir y recibir comunicaciones en el lugar del siniestro.
- 6.- Transmitir y, si le corresponde llevar un radar que funcione en la banda de 9 GHz, recibir señales para fines de localización.
- 7.- Transmitir y recibir información sobre seguridad marítima.
- 8.- Transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente.
- 9.- Transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra y recibirlos desde éstos.

Artículo 4°.- Toda nave deberá estar provista de instalaciones radioeléctricas suficientes para satisfacer las prescripciones funcionales establecidas en el artículo precedente durante el viaje proyectado, las que deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1.- Situada de modo que se garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operacional.
- 2.- Situada de modo que no sea perjudicado su funcionamiento por ninguna interferencia de origen mecánico, eléctrico o de otra índole; se garantice la compatibilidad electromagnética; y no se produzcan interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas.
- 3.- Protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables.
- 4.- Provista de alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente dispuesto e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos necesarios para la operación de los equipos radioeléctricos.
- 5.- Marcada con el distintivo de llamada, la identidad de la estación del buque u otros códigos apropiados para la utilización de la estación radioeléctrica, claramente visibles desde la posición de operar los equipos.

Artículo 5°.- Ninguna nave será autorizada para hacerse a la mar si no está en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro y seguridad especificadas en los números 1 a 8 del artículo 3° del presente Reglamento, independientemente del o los métodos de mantenimiento utilizados.

Artículo 6°.- El control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas necesarios para la seguridad de la navegación, se ejercerá de modo inmediato desde el puente de navegación y al alcance del puesto de órdenes de maniobras y, si fuere necesario, se dispondrá también de los medios que hagan posible las comunicaciones desde los alerones del puente de navegación, utilizando equipos portátiles de ondas métricas.

Artículo 7°.- Los buques de pasaje cumplirán adicionalmente las siguientes



disposiciones:

1.- Se instalará un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra. Este panel contendrá un pulsador único que, al oprimirse, inicie un alerta de socorro utilizando todos los medios de radiocomunicaciones exigidos a bordo para tal fin, o un pulsador para cada uno de estos medios.

El panel indicará, de forma clara y visible, qué pulsador o pulsadores se han activado. Se proveerán medios que eviten la activación involuntaria del pulsador o los pulsadores. Si se utiliza una RLS por satélite como medio secundario para emitir el alerta de socorro y no se activa por telemando, se permitirá disponer de una RLS adicional, instalada próxima al puesto de órdenes de maniobras.

2.- El panel de alarma de socorro instalado en el puesto de órdenes de maniobra, proporcionará una indicación visual y acústica del alerta o los alertas de socorro recibidos a bordo e indicará, asimismo, a través de qué servicio de radiocomunicaciones se ha recibido el alerta de socorro.

3.- Se facilitará de manera continua y automática, la información sobre la situación del buque a todo el equipo de radiocomunicaciones pertinente a fin de que, cuando se active el pulsador o los pulsadores en el panel de socorro, se incluya tal información en el alerta de socorro inicial.

Artículo 8°.- Toda nave estará provista del siguiente equipamiento radioeléctrico mínimo, además del que le corresponda llevar de acuerdo a la zona o zonas marítimas que navegue, conforme a lo establecido en el artículo siguiente:

1.- Una instalación radioeléctrica de ondas métricas (VHF) que pueda transmitir y recibir alertas de socorro mediante LSD en canal 70 y operar en radiotelefonía en, a lo menos, los canales 06, 13 y 16.

2.- Una instalación radioeléctrica de ondas métricas (VHF) que pueda mantener una escucha continua en el canal 70 LSD, la cual podrá hallarse combinada o separada del equipo prescrito en el párrafo 1 precedente.

3.- Un respondedor de radar que opere en la banda de 9 GHz.

4.- Un receptor del servicio NAVTEX, si el buque navega por zonas en las que se preste ese servicio.

5.- Una instalación radioeléctrica para la recepción de información de seguridad marítima por el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de INMARSAT, o por telegrafía de impresión directa (IDBE) en HF, según corresponda, si el buque navega por zonas en las que no se preste el servicio NAVTEX.

6.- Una radiobaliza de localización de siniestros por satélite.

Artículo 9°.- Los requisitos complementarios exigibles a los equipos descritos en el artículo precedente, como asimismo los equipos radioeléctricos que corresponda instalar en las naves, según la zona marítima o zonas marítimas de navegación y aquellos que se consideren para las embarcaciones o dispositivos de salvamento, serán fijados por resolución del Director General, de acuerdo a lo establecido en el Convenio Solas, en la legislación y reglamentación nacional.

Para los efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, se considerarán las siguientes zonas marítimas definidas por la Organización Marítima Internacional:

1.- Zona Marítima A1: Zona marítima comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, a lo menos, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispone continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por la Dirección General.

2.- Zona Marítima A2: Zona marítima de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, a lo menos, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispone continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por la Dirección General.

3.- Zona Marítima A3: Zona marítima de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de INMARSAT, en la que se dispone continuamente del alerta.

4.- Zona Marítima A4: Cualquiera de las demás zonas no comprendidas en las zonas marítimas A1, A2 y A3.

Artículo 10°.- El Director General, mediante resolución fundada, podrá eximir parcialmente del cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, a naves que efectúen navegación marítima nacional exclusivamente, y que por sus características o porte hagan innecesaria o irrazonable la plena aplicación de dichas disposiciones. En la misma resolución se fijarán las condiciones que estas naves deberán cumplir para acogerse a la exención.

Artículo 11°.- Con el propósito de evitar interferencias en los servicios de comunicaciones oficiales de la nave, todo equipo radioeléctrico no obligatorio, que



se instale o emplee voluntariamente a bordo, cumplirá las siguientes condiciones:

- 1.- Si son equipos compatibles con el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), deberán ser de un tipo aprobado, conforme a lo prescrito en el artículo 14° del presente Reglamento.
- 2.- Si se trata de equipos no compatibles con el SMSSM o que operan en frecuencias diferentes a las empleadas en el Servicio Móvil Marítimo, deberán ser instalados y operados de manera que no provoquen interferencias perjudiciales ni alteren la escucha de seguridad o el normal funcionamiento de los equipos de comunicaciones y de navegación de la nave. Asimismo, deberán contar con la licencia respectiva otorgada por la autoridad que corresponda, según sea el caso.

Con todo, la instalación y el empleo a bordo de equipos de radiocomunicaciones que no formen parte del equipamiento reglamentario de la nave, deberá ser autorizado por la Dirección General mediante resolución, en la cual se fijará, además, las condiciones de su funcionamiento.

Artículo 12°.- La alimentación de los equipos radioeléctricos que no sean parte del equipamiento reglamentario del buque, no podrá afectar en ningún caso la capacidad de la o las fuentes de energía de reserva indicadas en el artículo 18° del presente Reglamento. Estos equipos se conectarán a una antena distinta.

Artículo 13°.- La instalación voluntaria de equipos radioeléctricos y su empleo, no exime a la nave de la obligación de cumplir con el equipamiento básico exigido en el artículo 8° del presente Reglamento y el que le corresponda para cada zona de navegación.

Artículo 14°.- Los equipos o dispositivos radioeléctricos, incluidos los accesorios necesarios para su funcionamiento, que deban ser empleados a bordo de las naves nacionales, en cumplimiento al presente reglamento, deberán ser de un tipo aprobado por la Dirección General.

La condición de "equipo aprobado" se acreditará mediante un "Certificado de Aprobación del Equipo", extendido por la Dirección General, conforme a las normas de procedimiento establecidas para esos fines.

Artículo 15°.- Las Radiobalizas de Localización de Siniestros (RLS) que se instalen a bordo de las naves chilenas deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser de un tipo aprobado por la Dirección General;
2. Estar registrada en la base de datos de la Dirección General;
3. Estar codificada con el número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo (ISMM) asignado a la nave; y
4. Contar con un certificado expedido por una Entidad Técnica reconocida conforme al presente Reglamento, que acredite su buen estado de operatividad y la correcta codificación de su número de identificación.

El procedimiento de operación y prueba de la radiobaliza, así como las medidas que han de tomarse para evitar emisiones involuntarias que puedan provocar un falso alerta, deberán ser conocidos por toda la tripulación. Para tal efecto, se efectuarán demostraciones y pruebas durante los ejercicios o zafarranchos y se mantendrá a bordo el manual del fabricante.

TITULO III

De las Fuentes de Energía Eléctrica

Artículo 16°.- Mientras el buque esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.

Artículo 17°.- Con la salvedad de lo dispuesto en el artículo 23° del presente Reglamento, todo buque irá provisto de una o más fuentes de energía de reserva para alimentar las instalaciones radioeléctricas, con el propósito de mantener las radiocomunicaciones de socorro y seguridad, en caso de falla de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque.

Artículo 18°.- La fuente de energía de reserva tendrá capacidad para hacer funcionar simultáneamente la instalación de ondas métricas del buque, prescrita en el artículo 8° del presente Reglamento y, según corresponda a la zona o zonas marítimas para la que esté equipado el buque, la instalación de ondas hectométricas, la de ondas hectométricas/decamétricas o la estación terrena de



buque de INMARSAT, de acuerdo a lo que determine el Director General, conforme a lo dispuesto en el artículo 9°, y cualesquiera de las cargas suplementarias que se mencionan en el presente Reglamento, al menos durante un período de:

- 1.- Una hora, si el buque cuenta con una fuente autónoma de energía de emergencia aprobada, que incluya la alimentación de las instalaciones radioeléctricas.
- 2.- Seis horas, si el buque no va provisto de una fuente autónoma de energía de emergencia o si ésta no alimenta las instalaciones radioeléctricas.

No es necesario que la fuente de energía de reserva alimente al mismo tiempo las instalaciones radioeléctricas de ondas decamétricas y de ondas hectométricas independientes.

Asimismo, la fuente de energía de reserva tendrá capacidad suficiente para alimentar el alumbrado eléctrico de la estación, según se establece en el número 4 del Artículo 4° del presente Reglamento.

Artículo 19°.- La fuente de energía de reserva tendrá sus circuitos separados e independientes de los sistemas eléctricos y de propulsión del buque.

Artículo 20°.- Cuando la fuente de energía de reserva esté constituida por baterías de acumuladores recargables, se deberá:

- 1.- Disponer de medios de carga automáticos que puedan recargarlas a su capacidad de requerimiento, dentro de un plazo de 10 horas.
- 2.- Comprobar la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado, a intervalos que no excedan de 12 meses. La prueba se efectuará cuando el buque no esté en la mar, dejándose constancia en el registro radioeléctrico

Artículo 21.- El emplazamiento e instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva, deberá cumplir los siguientes requisitos:

- 1.- Garantizar el más alto grado de servicio posible; una vida útil y seguridad razonable; que la temperatura de las baterías se mantenga dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto bajo carga como en reposo; y, que estando a plena carga, proporcionen, a lo menos, el mínimo de horas de operación requeridas bajo cualquier condición meteorológica.
- 2.- Se ubicarán en la parte más alta del buque que sea practicable, en un compartimiento seguro, ventilado y protegido de las inclemencias del tiempo, de acceso expedito, y debidamente marcado con la expresión "Baterías de Radio".
- 3.- Contará con un sistema de carga exclusivo conectado a la red o generador del buque y provisto de indicadores de corriente de carga, descarga y de tensión, claramente visibles desde el puesto de operación de la instalación radioeléctrica.
- 4.- La conexión a la fuente de energía eléctrica de los equipos radioeléctricos y el alumbrado prescrito en el número 4 del artículo 4°, se efectuará a través de un tablero de distribución independiente, provisto de un interruptor automático de seguridad para cada equipo conectado.
- 5.- Se indicará en las baterías la marca del fabricante, el modelo o tipo, la capacidad en Amperes Hora y la fecha de instalación.
- 6.- No podrán mezclarse en un mismo banco, baterías de diferentes características, tales como de modelos o tipos diversos, de diferente construcción de celdas o de distintas capacidades o fabricantes.

Artículo 22.- Si es necesario proporcionar una entrada constante de información procedente de aparatos náuticos o de otros equipos del buque, tales como posicionadores satelitales, a una instalación radioeléctrica considerada en el presente título, se proveerán los medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de falla de la fuente de energía principal o de emergencia del buque.

Artículo 23.- Las naves de arqueo bruto inferior a 300 toneladas, que efectúen navegación marítima nacional exclusivamente y los pesqueros de menos de 24 metros de eslora, podrán alimentar la instalación radioeléctrica directamente de baterías de acumuladores. En tal caso se aplicará a dichas baterías lo prescrito para las baterías de la fuente de energía de reserva en los artículos 18, 19, 20 y 21 del presente Reglamento.

TITULO IV

De las Entidades Técnicas, los Radiotécnicos
y su Certificación

Artículo 24.- Los trabajos de instalación, reparación y mantenimiento de



equipos radioeléctricos a bordo de las naves nacionales serán efectuados por empresas reconocidas por la Dirección General, mediante el "Certificado de Entidad Técnica".

Artículo 25.- Se otorgará "Certificado de Entidad Técnica" a las empresas que posean las instalaciones, capacidad técnica y demás requisitos que fije la Dirección General, previo informe de la Comisión Local de Inspección de Naves dependiente de la Gobernación Marítima jurisdiccional.

Artículo 26.- Al personal técnico que cumpla con los requisitos que establezca la Dirección General, se le otorgará el Certificado de Radiotécnico del Servicio Móvil Marítimo.

Artículo 27.- La programación, instalación, reparación y mantenimiento de radiobalizas de localización de siniestros (RLS), u otros equipos que formen parte del SMSSM, será atendido por Entidades Técnicas reconocidas por la Dirección General.

TITULO V

De los Métodos de Mantenimiento

Artículo 28.- Los equipos radioeléctricos deberán ser mantenidos de modo que ofrezcan, en todo momento, la disponibilidad operacional para cumplir con las prescripciones funcionales señaladas en el artículo 3° del presente Reglamento.

Artículo 29.- Las naves que naveguen en las zonas marítimas A1 y A2, utilizarán alguno de los siguientes métodos de mantenimiento:

1. Duplicación de equipos;
2. Mantenimiento basado en tierra;
3. Mantenimiento en la mar, o
4. Una combinación de ellos que apruebe la Autoridad Marítima.

Artículo 30.- Las naves que naveguen en las zonas marítimas A3 y A4, utilizarán una combinación de dos métodos, como mínimo, de las opciones indicadas en el artículo anterior, que apruebe la Autoridad Marítima.

No obstante, la Dirección General podrá eximir a un buque pesquero de la obligación de utilizar dos métodos, permitiendo que se utilice uno solo, teniendo en cuenta el tipo de buque y su modalidad operativa.

Artículo 31.- Los métodos de mantenimiento adoptados por la nave y aprobados por la Dirección General, quedarán registrados en el respectivo Certificado de Seguridad Radioeléctrica o en la parte pertinente del Certificado General de Seguridad, según corresponda.

Artículo 32.- Independientemente de los métodos de mantenimiento utilizados en la nave, se deberá mantener a bordo:

1. Los manuales de servicio y de operación de los equipos radioeléctricos instalados, debiendo estar traducido al español, a lo menos, el manual de operación.
2. Una cantidad apropiada de repuestos, herramientas e instrumentos, según las recomendaciones del fabricante.

Artículo 33.- Las instalaciones radioeléctricas adicionales (equipos duplicados) que corresponda llevar a las naves que utilicen el método de duplicación de equipos, serán fijadas por resolución del Director General, en la forma señalada en el artículo 8° del presente Reglamento.

Artículo 34.- Si se garantiza la disponibilidad operacional utilizando el método de mantenimiento basado en tierra o una combinación de métodos que lo incluya, el armador u operador de la nave adoptará las medidas necesarias para garantizar el apoyo adecuado y oportuno a la nave, para la reparación y mantenimiento de sus instalaciones radioeléctricas. Entre las medidas se considerará, a lo menos, las siguientes:

1. Si la nave efectúa navegación marítima internacional, contratar los servicios de una o más empresas idóneas, que abarquen las áreas de navegación de la nave.
2. Si la nave efectúa navegación marítima nacional y/o navegación marítima internacional, con ruta regular de duración no superior a 30 días, que contemple



puertos nacionales, contratar los servicios de una entidad técnica reconocida por la Dirección General, para desempeñarse en alguno de esos puertos, o bien, acreditar sus propias capacidades para ejecutar estos trabajos.

Sin perjuicio de las medidas contempladas en el inciso anterior, se efectuará un servicio de mantenimiento y verificación de la operatividad de los equipos radioeléctricos antes del zarpe del primer puerto de recalada, luego de ocurrida cualquier falla.

Asimismo, cada componente del SMSSM será revisado y probado periódicamente por el oficial encargado de la escucha radioeléctrica, en la forma que establezca el Director General. Para dichos efectos existirá una lista de chequeo de los equipos reglamentarios del SMSSM instalados a bordo.

Artículo 35.- Si se garantiza la disponibilidad operacional utilizando el método de mantenimiento del equipo radioeléctrico en la mar o una combinación de métodos que lo incluya, el buque llevará:

1. Los manuales de servicio, herramientas, equipos de prueba y repuestos que recomiende el fabricante, con el propósito de que la persona encargada del mantenimiento pueda realizar las pruebas y localizar y reparar las averías del equipo radioeléctrico.
2. Una persona en posesión del título de Radioelectrónico.

TITULO VI

Del Registro Radioeléctrico

Artículo 36.- Las naves llevarán un registro radioeléctrico de formato aprobado.

Será obligación del oficial de radiocomunicaciones titular o del oficial designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de peligro, según se indica en el artículo 41° del presente Reglamento, llevar el registro radioeléctrico al día.

Artículo 37.- En el registro radioeléctrico se dejará constancia, con indicación de fecha y hora, de lo siguiente:

1. Un resumen de las radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.
2. Los sucesos de importancia relativos al servicio de las radiocomunicaciones, tales como fallas, reparaciones y mantenimiento de equipos radioeléctricos, designación del operador responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de emergencia y relevos de radiooperadores.
3. Las revisiones y pruebas periódicas de los componentes del SMSSM efectuados por el oficial encargado de la escucha radioeléctrica.
4. La situación de la nave a lo menos una vez al día, con indicación de latitud y longitud o con referencia a un punto geográfico destacado, cuando se trate de navegación cercana a la costa.
5. Una síntesis diaria del estado general de las instalaciones radioeléctricas, incluidas sus fuentes de energía.
6. Aquellas que disponga la Dirección General.

Artículo 38.- El registro radioeléctrico se mantendrá en el lugar donde se realicen las operaciones correspondientes a las radiocomunicaciones de socorro y estará disponible para inspección y firma diaria del Capitán y para inspección por la Autoridad Marítima.

Artículo 39.- Las estaciones costeras privadas y las estaciones base deberán llevar un registro radioeléctrico de formato aprobado, en donde se anotarán resumidamente los enlaces con estaciones de barco, con indicación de fecha y hora y los sucesos de importancia para el servicio de radiocomunicaciones.

Artículo 40.- Una vez que se complete el libro de registro radioeléctrico, deberá conservarse, a lo menos, durante dos años, salvo disposición en contrario.

TITULO VII

Del Personal de Radiocomunicaciones

Artículo 41.- Las naves con instalación radioeléctrica considerarán en su dotación de seguridad, personal capacitado para mantener radiocomunicaciones de



socorro y seguridad de manera satisfactoria. Este personal estará en posesión de los títulos o certificados habilitantes expedidos por la Dirección General, debiéndose asignar a cualesquiera de los miembros de este personal, la responsabilidad primordial de las radiocomunicaciones durante sucesos que entrañen peligro.

Artículo 42.- Los documentos habilitantes para el personal de estación de barco y estación terrena de barco serán los siguientes:

1.- Títulos:

- a) Radioelectrónico Primero.
- b) Radioelectrónico Segundo.

2.- Certificados:

- a) De Operador General (COG)
- b) De Operador Restringido zona A1(COR/A1)
- c) De Operador Restringido zonas A1 y A2 (COR/A1-A2)

Artículo 43.- Los requisitos para la obtención de los títulos y certificados señalados en el artículo anterior, serán los siguientes:

1.- Para Radioelectrónico Primero y Radioelectrónico Segundo, cumplir con los requisitos generales que establece el artículo 37 y los requisitos específicos que establece el artículo 42, letras a) y b), del Reglamento Sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por D.S. (M) N° 90, de fecha 15 de Junio de 1999.

2.- Para Operador General, Operador Restringido Zona A1 y Operador Restringido Zonas A1 y A2, estar en posesión del título de Oficial de Radiocomunicaciones o de Oficial de Cubierta de la Marina Mercante u Oficial de Pesca y haber aprobado el curso respectivo, cuyos planes y programas de estudio cuenten con la aprobación de la Dirección General, conforme a los convenios internacionales, la legislación y reglamentación nacional.

Artículo 44.- La clase y número de radiooperadores de estas estaciones se determinará en función de la instalación radioeléctrica autorizada, conforme a los artículos 8° y 9° del presente Reglamento, registrándose esto en el Certificado de Dotación de Seguridad de la nave. Lo anterior se fijará por resolución fundada del Director General, conforme a lo dispuesto en los convenios, la legislación y la reglamentación nacional.

TITULO VIII

De la Escucha Radioeléctrica

Artículo 45.- Durante la navegación, las naves equipadas con instalación de ondas métricas, mantendrán una escucha continua en el canal 70 de LSD.

Si la nave está equipada con una instalación de ondas hectométricas, efectuará la escucha en la frecuencia de socorro y seguridad para LSD de 2.187,5 KHz.

Si la nave está equipada con una instalación hectométrica/decamétrica, efectuará la escucha en las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 2.187,5 KHz. y 8.414,5 KHz y también al menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 4.207,5 KHz, 6.312 KHz, 12.577 KHz, o 16.804,5 KHz, que sea apropiada, considerando la hora del día y la situación geográfica de la nave. Esta escucha se efectuará mediante un receptor de exploración limitado a seis frecuencias de socorro y seguridad en LSD.

Si la nave está equipada con una estación terrena de buque de INMARSAT, mantendrá la escucha de la señal de alerta de socorro costera-buque por satélite.

Artículo 46.- Las naves, según las zonas en que naveguen, mantendrán una escucha de las emisiones sobre información de seguridad marítima, en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información.

La escucha continua se mantendrá incluso mientras el buque permanezca en puerto en condiciones de tiempo variable o de mal tiempo decretado por la autoridad del puerto y, en todo caso, con a lo menos cuatro horas de anticipación al zarpe.

Artículo 47.- A la recepción de un alerta de socorro transmitida mediante la técnica de llamada selectiva digital, la estación de barco se pondrá a la escucha en la frecuencia radiotelefónica de tráfico de socorro y seguridad asociada a la



frecuencia de llamada de socorro en que fue recibido el alerta.

Las estaciones de barco equipadas con telegrafía de impresión directa en banda estrecha (Radiotélex), fijarán su escucha en la frecuencia de impresión directa asociada con la señal de alerta de socorro, si ésta ha sido indicada para ser usada para las comunicaciones de socorro subsecuentes. Si es posible, adicionalmente se mantendrá la escucha en la frecuencia de radiotelefonía asociada a la frecuencia de alerta de socorro.

Artículo 48.- Con el propósito de garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad mientras la nave esté en la mar, el Capitán, al organizar dicho servicio, deberá asegurar que la escucha se mantenga de conformidad con el presente Reglamento y que las tareas radioeléctricas básicas no se vean afectadas por atender el tráfico radioeléctrico que no sea imprescindible para la seguridad de la nave y de la navegación. Asimismo, tendrá en cuenta el equipo radioeléctrico instalado a bordo y su modalidad operacional.

Artículo 49.- El radiooperador encargado del servicio de escucha radioeléctrica, se asegurará de que se mantiene la escucha en las frecuencias especificadas en el artículo 46° y de recibir las difusiones de información de seguridad marítima. Mientras esté de servicio, comprobará periódicamente el funcionamiento del equipo radioeléctrico y de sus fuentes de energía, e informará al capitán de cualquier falla que observe en el equipo, anotando la observación en el registro radioeléctrico del buque.

Se asegurará de cursar la situación del buque, verificando que dicha situación esté ingresada en todo equipo de LSD y receptores de información de seguridad marítima que utilizan el sistema de llamada intensificada a grupo de INMARSAT, mediante un receptor de navegación.

Asimismo, para la recepción de información de seguridad marítima a través del sistema de llamada intensificada a grupos de INMARSAT o del Sistema NAVTEX, mantendrá actualizada las zonas NAVAREA y METAREA o las estaciones NAVTEX que correspondan a la zona que navega la nave.

TITULO IX

De las Normas Administrativas Relativas a las Estaciones

Artículo 50°.- Le corresponde a la Dirección General hacer cumplir las disposiciones del presente reglamento, ejerciendo su potestad en relación a las normas técnicas de los equipos radioeléctricos, las instalaciones y el personal, como asimismo, con respecto a los procedimientos, sanciones y cobros a que haya lugar.

Artículo 51°.- El Capitán es el jefe superior de la nave, encargado de su gobierno y dirección y, en tal virtud, la autoridad superior de la estación existente a bordo. En dicha calidad, exigirá a los operadores que la estación se utilice con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento, así como de los convenios internacionales y sus reglamentos anexos, cuando corresponda, sin perjuicio de la responsabilidad que le cabe al operador que tenga a su cargo las radiocomunicaciones de la nave.

Artículo 52°.- El Capitán y todas las personas que puedan tener conocimiento del texto, o simplemente de la existencia de radiotelegramas o de cualquier otro informe obtenido por medio del servicio de radiocomunicaciones, tienen la obligación de guardar y garantizar el secreto de la correspondencia.

Queda prohibida la interceptación, sin autorización, de radiocomunicaciones no destinadas al uso público general.

Artículo 53°.- Las estaciones del servicio móvil marítimo y móvil marítimo por satélite se identificarán por medio de alguna de las siguientes señales asignadas por la Dirección General y registradas en la respectiva Licencia:

1. Distintivo de llamada
2. Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo (ISMM)
3. Nombre de la Estación, o
4. Número de Llamada Selectiva

Las estaciones de radiobalizas de localización de siniestro por satélite que funcionen en la banda de 406 - 406,1 MHz o en la banda de 1.645,5 - 1.646,5 MHz, o de radiobalizas de localización de siniestro que emplean técnicas de llamada selectiva digital, deberán llevar señales de identificación.



Artículo 54°.- La asignación de los distintivos de llamada y de los números de identificación de las estaciones del servicio móvil marítimo y móvil marítimo por satélite, se ajustarán a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, UIT.

El distintivo de llamada y el número ISMM permanecerán con la nave mientras mantenga el registro chileno, aún si se produce un cambio de nombre o de propietario de la nave.

El distintivo de llamada, el número ISMM y otras señales de identificación que pueda tener la estación irán grabados en una placa o pintados en un lugar fácilmente visible, desde la posición donde se operan los equipos de comunicaciones. Asimismo, en las naves de pesca y otras naves que se empleen en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a las que están destinadas, tales como transbordadores, remolcadores, dragas, buques científicos o de recreo, etc., el distintivo de llamada se pintará en el exterior de ambas bandas del puente o caseta de gobierno, en letras de color negro sobre fondo blanco, de tamaño proporcional al porte de la nave; y, en el techo o púlpito en letras negras sobre fondo naranja, del mayor tamaño que sea posible, para identificación aérea.

Artículo 55°.- Se prohíben absolutamente todas las transmisiones con señales de identificación falsas o que puedan inducir a engaño.

Artículo 56°.- Para instalar, operar y explotar una estación transmisora en las bandas atribuidas al servicio móvil marítimo, se requerirá contar con algunas de las siguientes licencias otorgadas por la Dirección General:

1. Licencia de Estación de Barco
2. Licencia de Estación Costera
3. Licencia de Estación Base

Artículo 57°.- En la licencia se consignará el estado descriptivo de la estación, incluyendo el nombre, señal distintiva y otros códigos de identificación, nombre y dirección del propietario, una relación del equipamiento radioeléctrico instalado y el tipo de correspondencia a la que está abierta la estación, de acuerdo a la siguiente clasificación:

- CO = Estación abierta a la correspondencia oficial exclusivamente.
- CP = Estación abierta a la correspondencia pública.
- CR = Estación abierta a la correspondencia pública restringida.
- CV = Estación abierta exclusivamente a la correspondencia de una empresa privada.

La licencia o una copia autorizada de ella, deberá mantenerse en un lugar destacado de la radioestación o del recinto desde donde se realizan las comunicaciones generales.

Artículo 58°.- La Dirección General llevará el registro de las Licencias otorgadas de conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 59°.- Las licencias de estación de barco se extenderán por un período máximo de hasta cinco años a contar de la fecha de su otorgamiento.

Las licencias de estación costera y de estación base tendrán un año de duración, pudiendo ser renovadas por un período similar a petición del interesado, previo cumplimiento de la inspección contemplada en el artículo 73° del presente Reglamento.

Artículo 60°.- Las licencias caducarán en los siguientes casos:

- a) Al vencer su período de vigencia, sin que se haya presentado solicitud de renovación;
- b) A petición del interesado;
- c) Por cambio de nombre o de dueño de la estación;
- d) Por cambio del Estado de Abanderamiento del buque;
- e) Por cambios significativos de equipos que alteren los datos registrados en la



licencia;

- f) Por haberse dado de baja del registro de matrícula la nave portadora de la estación por otros motivos;
- g) Por no pago de los derechos contemplados en el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General.

Artículo 61°.- Toda estación de barco contará con los siguientes documentos obligatorios:

1. Licencia de Estación de Barco;
2. Certificado del o los Operadores;
3. Registro Radioeléctrico;
4. Certificado de Seguridad Radioeléctrica o General de Seguridad;
5. Inventario de la instalación radioeléctrica aprobada.

Además, para efectos operacionales, las naves que efectúan navegación marítima nacional llevarán:

1. Una lista actualizada de las estaciones con las cuales pueda mantener comunicaciones durante su travesía, con los horarios y frecuencias del servicio.
2. Una lista actualizada de las estaciones que provean información de seguridad marítima (ISM) en el área de navegación del buque.
3. Un cuadro resumen con los procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, empleando los sistemas que se disponen a bordo.
4. Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo publicado por la Dirección General.
5. Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo.
6. Manuales de operación de todos los equipos radioeléctricos instalados.
7. Un plano de las antenas del buque, que indique ubicación, dimensiones y altura sobre la línea de flotación.
8. Diagrama eléctrico de interconexión de los equipos radioeléctricos a la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva, con indicación de la corriente de consumo de cada equipo, incluido el alumbrado eléctrico prescrito en el número 4 del artículo 4° del presente Reglamento.

Artículo 62°.- Las estaciones costeras y estaciones bases contarán, a lo menos con los siguientes documentos obligatorios:

- a) Licencia de la Estación;
- b) Certificado del Operador;
- c) Registro Radioeléctrico;
- d) Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo o Cartilla Radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo.

TITULO X

De la Información de la Situación de la Nave y Observaciones Meteorológicas

Artículo 63°.- En navegación marítima nacional, las naves chilenas estarán obligadas a informar:

- 1.- Su situación diaria por mensaje a las 00:00 y 12:00 UTC, incluyendo rumbo, velocidad, puerto de origen, puerto de destino y hora estimada de arribo (ETA) al próximo puerto. El mensaje deberá ser dirigido a la Dirección General (DIRECTEMAR) y a la Gobernación Marítima o Capitanía de Puerto por cuya jurisdicción navegan.
- 2.- La observación meteorológica, en lo posible, desde el Ecuador hasta la Antártida y desde la costa Chilena hasta la isla de Pascua, con los siguientes datos:

- a.- Situación de la nave (QTH).
- b.- Hora de observación.
- c.- Temperatura del aire.
- d.- Temperatura del agua de mar.
- e.- Presión atmosférica en Hectopascal y tendencia barométrica.
- f.- Dirección e intensidad del viento.
- g.- Visibilidad horizontal en kilómetros.
- h.- Tipo de nubosidad y altura.
- i.- Estado del mar, altura en metros y período de las olas.
- j.- Tiempo presente (lluvia, granizo, niebla, neblina, bruma, cualquier otro fenómeno atmosférico).



La hora normal de observación será a las 00:00 y 12:00 UTC, y a las 18:00 y 06:00 UTC, con carácter optativo.

El mensaje deberá ser dirigido al Servicio Meteorológico de la Armada (SERVIMET) y desde el Canal de Chacao al sur se dirigirá también a la Oficina Meteorológica de Magallanes (METEOMAG).

TITULO XI

Medidas Contra las Interferencias

Artículo 64°.- Se prohíbe a las estaciones:

1. Las transmisiones inútiles.
2. La transmisión de señales y de correspondencia superflua.
3. Las transmisiones de pruebas o ensayos no autorizados expresamente.
4. Las transmisiones de señales de alarma o alertas de socorro por estaciones que no se encuentren en situaciones de peligro (falsos alertas).
5. La utilización de frecuencias y tipos de emisiones no asignadas al Servicio Móvil Marítimo.
6. Las transmisiones que causen interferencias a las frecuencias de socorro y seguridad.

Con el propósito de evitar las interferencias, se tomarán las siguientes medidas:

- 1.- Todas las estaciones estarán obligadas a limitar su potencia radiada al mínimo necesario para asegurar un servicio satisfactorio.
- 2.- Las estaciones de naves surtas en un puerto que cuenten con servicio de comunicaciones no podrán utilizar la instalación de MF/HF, salvo para tráfico de socorro, pudiendo utilizar la instalación de VHF con potencia reducida.
- 3.- Las estaciones base en comunicación con las naves surtas en puerto utilizarán, asimismo, la instalación de VHF con potencia reducida.
- 4.- Se adoptarán las medidas necesarias para evitar que el funcionamiento a bordo de aparatos e instalaciones eléctricas de toda clase, pueda causar interferencias perjudiciales al servicio de radiocomunicación y de radionavegación de la nave.

Artículo 65°.- Antes de efectuar cualquier prueba o experimento en una estación o entidad técnica, se adoptarán las máximas precauciones posibles para evitar interferencias perjudiciales, como por ejemplo, elección de la frecuencia y del horario; reducción o, cuando sea posible, supresión de la radiación, utilizando antenas artificiales. Cualquier interferencia perjudicial motivada por pruebas y experimentos será eliminada con la mayor rapidez posible.

Artículo 66°.- Cuando una estación tenga necesidad de emitir señales de prueba para ajustes de un transmisor o un receptor, estas señales no durarán más de 10 segundos y comprenderán el distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación que efectúa las pruebas pronunciadas lenta y claramente.

Artículo 67°.- Cuando una estación de barco tenga necesidad de emitir señales de prueba o de ajuste, que puedan causar interferencias a estaciones costeras vecinas, habrá de obtener el consentimiento de dichas estaciones antes de efectuar tales emisiones.

Artículo 68°.- La duración de las emisiones de prueba se reducirán al mínimo, especialmente en las frecuencias para fines de socorro y seguridad identificadas en el Apéndice del Anexo.

Artículo 69°.- Las pruebas o ajustes de equipos radioeléctricos que forman parte del SMSSM, se efectuarán tomando cuanta medida sea necesaria para evitar la emisión de falsos alertas en dicho sistema.

En caso de producirse la emisión involuntaria de un alerta de socorro, se procederá de inmediato a su cancelación, siguiendo las instrucciones para cancelar un falso alerta emitidas para tal efecto por la Dirección General.

Artículo 70°.- Las interferencias producidas por estaciones internacionales que afecten a estaciones costeras o naves nacionales, serán puestas en conocimiento de la Dirección General, a fin de seguir el procedimiento contemplado en caso de interferencia perjudicial en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Artículo 71°.- Las infracciones o contravenciones a las disposiciones del



presente Reglamento serán denunciadas a la Autoridad Marítima competente y los responsables serán sancionados con las penas de multa, suspensión de sus funciones o caducidad de sus títulos o certificados, conforme al procedimiento establecido en el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. (M) No. 1340 bis, del año 1941, y sus modificaciones.

Asimismo, caerán en sanción los responsables de una estación que emita un falso alerta de socorro sin efectuar la cancelación respectiva como se indica en el artículo 69° del presente Reglamento o, aquellos que, sin causa justificada, no respondan al acuse de recibo de un alerta emitida por su estación.

TITULO XIII

De las Inspecciones a las Estaciones

Artículo 72°.- Las estaciones de barco y terrenas de barco están sujetas a inspecciones por parte de los Inspectores designados por la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de las Comisiones de Inspección de Naves.

Artículo 73°.- Las estaciones costeras y las estaciones base, estarán sujetas a una inspección inicial y a una inspección anual como requisito previo para renovar la licencia, sin perjuicio de las inspecciones aleatorias que disponga la Autoridad Marítima, con el propósito de verificar que se mantengan las condiciones técnicas y equipamiento autorizado en la Licencia; y comprobar que no produzcan interferencias a terceros.

Artículos Transitorios

Artículo 1° transitorio: Será obligatorio mantener la escucha continua en el canal 16 de ondas métricas hasta el 1 de febrero del año 2005, fecha que podrá ser prorrogada por el Director General.

Artículo 2° transitorio: Mientras no se disponga del Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo, contemplado en el artículo 61°, inciso 2, número 4 del presente Reglamento, se aceptará en su reemplazo la Cartilla Radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo publicada por la Dirección General.

Artículo segundo: El reglamento aprobado por el presente decreto en el artículo precedente, sustituye al actual reglamento aprobado por decreto supremo N° 734 del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, de fecha 7 de agosto de 1987, el cual continuará aplicándose únicamente con respecto de las naves nacionales que cuentan con instalación radiotelefónica, en aquello que les sea pertinente, hasta la plena implementación del equipamiento que les corresponda llevar de conformidad con el presente reglamento.

Artículo tercero: Las naves nacionales cumplirán con la implementación de las instalaciones radioeléctricas exigidas en el presente reglamento de acuerdo al siguiente calendario:

1.- Naves existentes a la fecha de entrada en vigor del reglamento:

- a) Con el equipamiento mínimo prescrito en el artículo 8°, a más tardar el 1 de febrero del año 2003.
- b) Con todas las disposiciones del presente reglamento que le sean aplicables, a más tardar el 1 de febrero del año 2005.

2.- Las naves construidas a partir de la entrada en vigencia del presente cumplirán con todas las disposiciones que les resulten aplicables.

Artículo cuarto: El presente reglamento entrará en vigencia transcurridos 180 días de su publicación en el Diario Oficial.

Anótese, tómese razón, insértese en la recopilación de leyes y reglamentos de la Contraloría General de la República y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Mario Fernández Baeza, Ministro de Defensa Nacional.

Lo que se transcribe para su conocimiento.- Angel Flisfisch Fernández, Subsecretario de Marina.

ANEXO



PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA LAS COMUNICACIONES
DE SOCORRO Y SEGURIDAD EN EL SISTEMA MUNDIAL DE
SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS (SMSSM)

A.- Comunicaciones de Socorro, Urgencia y Seguridad

- 1.- Ninguna disposición del presente Reglamento podrá impedir que un buque, una embarcación de supervivencia o una persona que se encuentre en peligro, emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su situación y obtener ayuda.
- 2.- Las comunicaciones de socorro y seguridad se basan en el uso de radiocomunicaciones terrenales en ondas hectométricas (MF), decamétricas (HF) y métricas (VHF); y de comunicaciones efectuadas mediante técnicas de satélites.
- 3.- Las comunicaciones de urgencia y seguridad incluyen: Radioavisos náuticos y meteorológicos e información urgente; comunicaciones buque-buque de seguridad a la navegación; reportes de situación de buques; comunicaciones de apoyo para operaciones de búsqueda y salvamento; otras comunicaciones y mensajes de urgencia y seguridad, relativas a la navegación, movimientos y necesidades de los buques; y mensajes de observación meteorológica destinados a un servicio meteorológico oficial.
- 4.- Comunicaciones entre buques relativas a la seguridad de la navegación, son aquellas comunicaciones radiotelefónicas en VHF efectuadas entre los buques con el propósito de contribuir a las seguridad de sus movimientos.
Para estas comunicaciones se utiliza la frecuencia de 156,650 MHz (C-13).
- 5.- El tráfico de socorro comprende todos los mensajes relativos a la asistencia inmediata requerida por un buque en peligro, incluidas las comunicaciones de búsqueda y salvamento y las comunicaciones en escena. El tráfico de socorro debe efectuarse, en lo posible, en las frecuencias establecidas en el Apéndice de este Anexo.

B.- Alertas de Socorro

- 1.- La transmisión de un alerta de socorro indica que una unidad móvil (que puede ser un barco, una aeronave u otro vehículo), o una persona está en peligro y requiere auxilio inmediato. El alerta de socorro es una llamada selectiva digital, con formato de llamada de socorro en las bandas empleadas para las comunicaciones terrenales (VHF, MF o HF), o con el formato de mensaje de socorro, en cuyo caso se retransmite por medio de estaciones espaciales.
- 2.- El alerta de socorro contendrá la identificación de la estación en peligro y su situación.
- 3.- El alerta de socorro también podrá contener información sobre la naturaleza del peligro, la clase de auxilio que se pide, el rumbo, velocidad de la unidad móvil, la hora en que se registró esta información y cualquier otro dato que pudiera facilitar el salvamento.
- 4.- Todas las estaciones que reciban un alerta de socorro transmitida por llamada selectiva digital, deben cesar inmediatamente cualquier transmisión que pueda interferir el tráfico de socorro y se mantendrán en escucha hasta que se haya acusado recibo a la llamada.

C.- Transmisión de Alerta de Socorro



1.- El alerta de socorro barco-costera se emplea para notificar a los centros coordinadores de salvamento (CCS), a través de una estación costera o terrena costera, que un barco está en peligro.

2.- El alerta de socorro barco-costera puede transmitirse por los siguientes medios:

.1 Por satélites, desde una estación terrena de barco, en un canal de comunicaciones general utilizando el código de prioridad absoluta o mediante una radiobaliza de localización de siniestro por satélite.

.2 A través de servicios terrenales, desde estaciones de barco utilizando las frecuencias de socorro y seguridad en las bandas de MF, HF y VHF de llamada selectiva digital, o mediante una radiobaliza de localización de siniestros que opere en la banda de VHF.

3.- Para la transmisión del alerta de socorro mediante LSD se podrá emplear alguno de los siguientes métodos:

.1 Utilizando una frecuencia única, en cuyo caso el alerta de socorro se transmitirá como cinco llamadas consecutivas en la misma frecuencia.

.2 Utilizando varias frecuencias (multifrecuencia). En ese caso el alerta de socorro se transmitirá como seis llamadas consecutivas dispersas, en un máximo de seis frecuencias, una en ondas hectométricas (MF) y cinco en ondas decamétricas (HF) de las indicadas en el Apéndice de este Anexo.

4.- Los alertas de socorro buque-buque se emplean para avisar a otros buques que se encuentren en las proximidades del que está en peligro y se basan en el uso de la llamada selectiva digital en las bandas de ondas métricas (VHF), hectométricas (MF) y decamétricas (HF).

D.- Retransmisión de un alerta de socorro costera-buque

1.- Una estación costera o un centro coordinador de salvamento (CCS), que reciba un alerta de socorro, iniciará una retransmisión de alerta de socorro costera-buque dirigida, según proceda, a todos los barcos, a un grupo particular de barcos o a un barco determinado, por medio de satélite, por medios terrenales o por ambos.

2.- La retransmisión del alerta de socorro debe contener la identificación de la unidad móvil en peligro, su situación y cualquier otra información que pueda facilitar el salvamento.

E.- Transmisión de un alerta de Socorro por una estación que no se halle en peligro

1.- Una estación del servicio móvil marítimo o móvil marítimo por satélite que tenga conocimiento que una unidad móvil está en peligro, deberá iniciar la transmisión de un alerta de socorro en los siguientes casos:

1.1 Cuando la unidad móvil no pueda transmitir el alerta de socorro; por sí misma, o

1.2 Cuando el Capitán, o persona responsable de la estación, que no se halle en peligro, estime que es necesario otra ayuda.



2.- La estación que retransmita un alerta de socorro de conformidad con los subpárrafos 1.1 y 1.2 precedentes, deberá indicar que ella misma no está en peligro.

F.- Acuse de Recibo de un alerta de Socorro

1.- El acuse de recibo de un alerta de socorro, utilizando LSD, se efectuará de acuerdo con la recomendación pertinente de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT-R).

2.- El acuse de recibo de un alerta de socorro recibida por medio de satélites deberá ser enviado de inmediato a un Centro Coordinador de Salvamento (CCS), quien lo dará para su retransmisión, a una estación costera, o estación terrena costera.

3.- El acuse de recibo por radiotelefonía de un alerta de socorro procedente de una estación de barco, o de una estación terrena de barco, se dará en la siguiente forma:

- La señal de socorro MAYDAY; (pronunciada en español como ME-DÉ)
- El distintivo de llamada, u otra identificación, de la estación que transmitió el mensaje de socorro, tres veces;
- Las palabras AQUI (o DE pronunciada DELTA ECO, en caso de dificultades de idioma)
- El distintivo de llamada, u otra identificación, de la estación que acusa recibo, tres veces;
- La palabra recibido (o RRR pronunciada ROMEO, ROMEO, ROMEO, en caso de dificultad de idioma)
- La señal de socorro MAYDAY.

4.- El acuse de recibo por telegrafía de impresión directa consistirá de:

- La señal de socorro MAYDAY;
- El distintivo de llamada, u otra identificación, de la estación que emitió la alerta de socorro;
- La palabra DE;
- El distintivo de llamada, u otra identificación de la estación que acusa recibo de la alerta de socorro;
- Las letras RRR;
- La señal de socorro MAYDAY.

5.- El acuse de recibo por telegrafía de impresión directa, de una alerta de socorro procedente de una estación terrena de barco, incumbe a la estación terrena costera que reciba el alerta de socorro y consiste en la retransmisión de la identidad de la estación de barco que transmite el alerta de socorro.

G.- Recepción y acuse de recibo de un Alerta de Socorro por una estación costera o una estación terrena costera

1.- Las estaciones costeras y las estaciones terrenas costeras que reciban alertas de socorro, harán que éstos se cursen lo antes posible a un Centro Coordinador de Salvamento. El acuse de recibo de un alerta de socorro debe realizarse lo antes posible por una estación costera, o por un Centro Coordinador de Salvamento, a través de una estación costera o de una estación terrena costera apropiada.

2.- El acuse de recibo por una estación costera, de una llamada de socorro por llamada selectiva



digital, será transmitido en la frecuencia de llamada de socorro en que se haya recibido la llamada e irá dirigida a todos los barcos. El acuse de recibo incluirá la identificación del barco que emitió la llamada de socorro.

3.- El acuse de recibo por una estación costera, de un alerta de socorro por telegrafía de impresión directa, se dará de acuerdo al procedimiento indicado en el número 4 del párrafo F precedente.

La estación costera efectuará la transmisión del acuse de recibo en modo de emisión FEC (de corrección de errores sin canal de retorno), a menos que esté en contacto con la nave, en cuyo caso utilizará el modo de emisión ARQ (de corrección de errores con canal de retorno).

4.- La estación costera proveerá asistencia para las comunicaciones de socorro cuando sea requerido por las autoridades encargadas de las operaciones de búsqueda y salvamento.

Los siguientes mensajes deben aceptarse sin cargos, cualquiera sea el método utilizado para su transmisión:

- a) mensajes de alertas de socorro;
- b) mensajes relacionado con la coordinación de búsqueda y salvamento;
- c) mensajes de asistencia médica cuando existe un peligro inminente para la vida; y
- d) mensaje de peligro para la navegación o avisos meteorológicos urgentes transmitidos en dirección buque-tierra.

H.- Recepción y acuse de recibo de un alerta de socorro por una estación de barco o estación terrena de barco

1.- Las estaciones de barco o terrenas de barco que reciban un alerta de socorro, deberán informar cuanto antes al capitán o persona responsable del barco sobre el contenido del alerta de socorro.

2.- En áreas donde las comunicaciones con una o más estaciones costeras son practicables, las estaciones de barco que hayan recibido un alerta de socorro, deberán demorar su acuse de recibo por un corto intervalo, a fin de permitir que una estación costera emita el suyo.

3.- Las estaciones de barco que se encuentren operando en zonas en las que no son posibles comunicaciones fiables con una estación costera, y que reciban un alerta de socorro de una estación de barco que se halle, sin duda alguna, en sus proximidades, deberán, tan pronto como sea posible, acusar recibo y avisar a un centro coordinador de salvamento, a través de una estación costera o terrena costera (ver número 1 del párrafo G).

4.- No obstante, la estación de barco que reciba un alerta de socorro en ondas decamétricas (HF) no acusará recibo, sino que observará las disposiciones de escucha en la frecuencia destinada al tráfico radiotelefónico de socorro asociada a la frecuencia de socorro en que haya recibido el alerta de socorro; y si una estación costera no acusa recibo en un plazo de tres minutos, retransmitirá el alerta de socorro.

5.- La estación de barco, que acuse recibo de un alerta de socorro de conformidad con los números 2 ó 3 del presente párrafo, deberá:

.1 Acusar recibo del alerta usando radiotelefonía en la frecuencia del tráfico de socorro y



seguridad de la banda empleada para transmitir el alerta;

.2 Si no se logra acusar recibo mediante radiotelefonía del alerta de socorro recibido en las frecuencias de socorro de MF o VHF, acusará recibo del alerta de socorro respondiendo con una llamada selectiva digital en la frecuencia apropiada.

6.- La estación de barco que haya recibido un alerta de socorro en sentido costera-barco establecerá comunicación, según lo indicado en el párrafo F, y prestará el auxilio que se le pida y que sea apropiado.

I.- Comunicaciones de coordinación de Búsqueda y Salvamento

1.- En el tráfico de socorro por radiotelefonía, al establecerse las comunicaciones, las llamadas irán precedidas de la señal de socorro MAYDAY, pronunciada en radiotelefonía como la expresión francesa "m'aider" (en español medé).

2.- En el tráfico de socorro por telegrafía de impresión directa se emplearán las técnicas de corrección de errores indicadas en las Recomendaciones pertinentes de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT-R).

Todos los mensajes irán precedidos de, por lo menos, un retorno de carro, una señal de cambio de renglón, una señal de paso de letras y la señal de socorro MAYDAY.

3.- Las comunicaciones de socorro por telegrafía de impresión directa pueden efectuarse en modo ARQ, cuando los buques están en comunicación directa con estaciones costeras en canales donde ellas normalmente están a la escucha. Las otras comunicaciones de socorro, incluyendo aquellas en canales simplex provistos para estos casos, deben ser difundidas en modo FEC. El modo ARQ puede subsecuentemente utilizarse cuando sea más conveniente.

4.- El Centro Coordinador de Salvamento encargado de dirigir una operación de búsqueda y salvamento dirigirá también el tráfico de socorro relacionado con el incidente o podrá designar a otra estación para que lo haga.

5.- El Centro Coordinador de Salvamento que coordine el tráfico de socorro, la unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento o la estación costera participante, podrán imponer silencio a las estaciones que perturben ese tráfico. Tales instrucciones se dirigirán a todas las estaciones o a una sola, según el caso. En ambos casos se utilizará:

.1 En radiotelefonía, la señal SILENCE MAYDAY, pronunciada como las palabras francesas "silence m'aider" (en español "siláns medé").

.2 En telegrafía de impresión directa de banda estrecha, en que se usa normalmente el modo de emisión FEC, la señal SILENCE MAYDAY. No obstante, podrá emplearse el modo ARQ cuando sea más conveniente.

6.- Hasta que no reciba el mensaje que indique que puede reanudarse el tráfico normal (ver número 8 siguiente), todas las estaciones que tengan conocimiento de un tráfico de socorro y que no estén participando en él ni se hallen en peligro, tienen prohibición absoluta de transmitir en las



frecuencias en que se efectúa el tráfico de socorro.

7.- La estación que, sin dejar de seguir el tráfico de socorro, se encuentre en condiciones de continuar su servicio normal, podrá hacerlo cuando el tráfico de socorro esté bien establecido y a condición de observar lo dispuesto en el número 6 anterior y no perturbar el tráfico de socorro.

8.- Terminado el tráfico de socorro en las frecuencias que hayan sido utilizadas para el mismo, el Centro Coordinador de Salvamento que haya dirigido la operación de búsqueda y salvamento, iniciará un mensaje para su transmisión en dichas frecuencias indicando que el tráfico de socorro ha terminado.

9.- En radiotelefonía, el mensaje a que se refiere el número 8 anterior, comprenderá:

.1 La señal de socorro MAYDAY (pronunciada en español medé);

.2 La llamada "a todas las estaciones" o CQ (pronunciada CHARLIE QUEBEC en caso de dificultades de idioma), transmitida 3 veces;

.3 La palabra AQUI (o, en caso de dificultades de idioma, la palabra DE pronunciada DELTA ECO);

.4 El distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación que transmite el mensaje;

.5 La hora de depósito del mensaje (debe corresponder a la hora en que ha cesado el tráfico de socorro).

.6 El nombre y el distintivo de llamada de la estación móvil que se hallaba en peligro;

.7 Las palabras SILENCE FINI (pronunciada en español como "siláns finí")

J.- Comunicaciones en el lugar del Siniestro

1.- Las comunicaciones en el lugar del siniestro, o comunicaciones en escena, son las establecidas entre la unidad móvil en peligro y las unidades móviles de auxilio, y entre éstas y la unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento.

2.- La unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento es responsable del control de las comunicaciones en el lugar del siniestro. Se utilizarán comunicaciones simplex, de modo que todas las estaciones móviles que se hallen en el lugar del siniestro puedan compartir la información pertinente relativa a la situación de socorro. Si se utiliza telegrafía de impresión directa, se empleará el modo de emisión FEC.

3.- Las frecuencias preferidas en radiotelefonía para las comunicaciones en el lugar del siniestro son 156,8 MHz y 2.182 KHz. La frecuencia 2.174,5 KHz puede utilizarse también para las comunicaciones en el lugar del siniestro de barco a barco, empleando telegrafía de impresión directa de banda estrecha en el modo de emisión FEC.

4.- Además de 156,8 MHz y 2.182 KHz, pueden utilizarse las frecuencias 3.023 KHz, 4.125 KHz, 5.680 KHz, 123,1 MHz y 156,3 MHz para las comunicaciones de barco a aeronave en el lugar del siniestro (ver Apéndice).

5.- La elección o designación de las frecuencias que se emplearán en el lugar del siniestro corresponde a la unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento. Normalmente, una vez establecida una frecuencia en el lugar del siniestro, todas las unidades móviles que participan en las operaciones, mantendrán una escucha continua auditiva o de teleimpresor en



esa frecuencia.

K.- Señales de localización y radorrecalada

1.- Las señales de localización son transmisiones radioeléctricas destinadas a facilitar la localización de una unidad móvil en peligro o la ubicación de sus supervivientes. Dichas señales incluyen las transmitidas desde las unidades de búsqueda y desde la unidad móvil en peligro, la embarcación o dispositivo de salvamento, las radiobalizas de localización de siniestros en flotación libre, las radiobalizas de localización de siniestros por satélite y los respondedores automáticos de radar de auxilio a las unidades de búsqueda.

2.- Las señales de radorrecalada son las señales de localización que transmiten las unidades móviles en peligro o las embarcaciones o dispositivos de salvamento, con el fin de proporcionar a las unidades de búsqueda una señal que pueda emplearse para determinar la demarcación de la estación transmisora.

3.- Las señales de localización podrán transmitirse en las siguientes bandas de frecuencias

117,975 - 136 MHz;
156 - 174 MHz;
406 - 406,1 MHz; y
9.200 - 9.500 MHz.

4.- Las señales de localización se ajustarán a las Recomendaciones pertinentes de la UIT.

L.- Comunicaciones de Urgencia

1.- En un sistema terrenal, el anuncio del mensaje de urgencia se hará en una o más de las frecuencias de llamada de socorro y seguridad especificadas en el Apéndice de este Anexo, empleando la llamada selectiva digital y el formato de llamada de urgencia. Si el mensaje de urgencia va a transmitirse por el servicio móvil marítimo por satélite, no habrá que hacer un anuncio separado.

2.- La señal de urgencia y el mensaje de urgencia se transmitirán en una o más de las frecuencias destinadas al tráfico de socorro y seguridad indicadas en el Apéndice de este Anexo o por el servicio móvil marítimo por satélite, o en otras frecuencias utilizadas para este fin.

3.- La señal de urgencia está formada por las palabras PAN PAN. En radiotelefonía, cada una de esas palabras se pronunciará como la palabra francesa "panne" (en español "pan").

4.- El formato de llamada de urgencia y la señal de urgencia indican que la estación que llama tiene que transmitir un mensaje muy urgente relativo a la seguridad de una unidad móvil o de una persona.

5.- En radiotelefonía, el mensaje de urgencia irá precedido de la señal de urgencia (véase número 3 anterior), repetida 3 veces y de la identificación de la estación transmisora.

6.- En telegrafía de impresión directa de banda estrecha, el mensaje de urgencia irá precedido de la señal de urgencia (véase el número 3 anterior) y de la identificación de la estación transmisora.

7.- El formato de llamada de urgencia o la señal de urgencia sólo podrán transmitirse por orden del capitán o de la persona responsable de la unidad móvil que transporta a la estación móvil o a la



estación terrena móvil.

8.- El formato de llamada de urgencia o la señal de urgencia podrán ser transmitidos por una estación terrestre o por una estación terrena costera previa aprobación de la autoridad responsable.

9.- Cuando se haya transmitido un mensaje de urgencia que requiera que las estaciones que lo reciban adopten medidas, la estación que lo hubiere transmitido lo anulará en cuanto sepa que ya no es necesario tomar medidas.

10.- En los mensajes de urgencia por telegrafía de impresión directa se emplearán las técnicas de corrección de errores indicadas en las Recomendaciones pertinentes de la UIT. Todos los mensajes irán precedidos, de por lo menos, un retorno del carro, una señal de cambio de renglón, una señal de paso a letras y la señal de urgencia PAN PAN.

M.- Comunicaciones de Seguridad

1.- En un sistema terrenal, el anuncio del mensaje de seguridad se hará en una o más de las frecuencias de llamadas de socorro y seguridad especificadas en el Apéndice de este Anexo, empleando las técnicas de llamada selectiva digital. Si el mensaje ha de transmitirse por el servicio móvil marítimo por satélite, no habrá que hacer un anuncio separado.

2.- Los mensajes y señales de seguridad se transmitirán normalmente en una o más de las frecuencias de tráfico de socorro y seguridad indicadas en el Apéndice o por el servicio móvil marítimo por satélite o en otras frecuencias utilizadas para este fin.

3.- La señal de seguridad consiste en la palabra SÉCURITÉ, pronunciada en radiotelefonía como en francés (en español "sequiurité").

4.- El formato de llamada de seguridad o la señal de seguridad indica que la estación que llama tiene que transmitir un aviso náutico o meteorológico importante.

5.- En radiotelefonía, el mensaje de seguridad irá precedido de la señal de seguridad (véase el número 3 anterior), repetida tres veces y de la identificación de la estación transmisora.

6.- En telegrafía de impresión directa de banda estrecha, el mensaje de seguridad irá precedido de la señal de seguridad y de la identificación de la estación transmisora.

7.- En los mensajes de seguridad por telegrafía de impresión directa se emplearán las técnicas de corrección de errores indicadas en las Recomendaciones pertinentes de la UIT. Todos los mensajes irán precedidos de, por lo menos, un retorno de carro, una señal de cambio de renglón, una señal de paso a letras y la señal de seguridad SÉCURITÉ.

8.- Normalmente, el establecimiento de las comunicaciones de seguridad en telegrafía de impresión directa será iniciado en el modo de difusión FEC. Cuando sea más conveniente podrá emplearse el modo ARQ .

N.- Difusión de informaciones de Seguridad Marítima

1.- Los detalles operacionales de las estaciones que transmiten información de seguridad marítima, en conformidad con este párrafo, figuran en el Nomenclátor de las Estaciones de Radiodeterminación y que efectúan Servicios



Especiales, Lista VI de la UIT y en el Plan General de las Instalaciones en Tierra para el SMSSM de la OMI (IMO GMDSS MASTER PLAN).

A nivel nacional, la información de las estaciones que emiten información de seguridad marítima figura en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, S.H.O.A. N° 3008, Radio ayudas a la navegación en las costas de Chile.

2.- El modo y el formato de las transmisiones mencionadas en el presente párrafo se ajustarán a las Recomendaciones pertinentes de la UIT.

3.- Las informaciones de seguridad marítima se transmiten por telegrafía de impresión directa de banda estrecha en el modo de difusión FEC, utilizando la frecuencia de 518 KHz, de conformidad con el sistema NAVTEX internacional (ver Apéndice).

4.- La frecuencia de 490 KHz deberá utilizarse exclusivamente por las estaciones costeras para la difusión de informaciones de seguridad marítima con destino a las naves por medio de telegrafía de impresión directa de banda estrecha (NAVTEX), (ver Apéndice).

5.- La frecuencia de 4.209,5 KHz deberá utilizarse exclusivamente por las estaciones costeras para la difusión de informaciones de seguridad marítima con destino a las naves por medio de telegrafía de impresión directa de banda estrecha (NAVTEX), (ver Apéndice).

6.- Las informaciones de seguridad marítima para alta mar se transmiten por medio de telegrafía de impresión directa de banda estrecha (Radiotélex), con corrección de errores sin canal de retorno utilizando las frecuencias de 4.210 KHz, 6.314 KHz, 8.416,5 KHz, 12.579 KHz, 16.806,5 KHz, 19.680,5 KHz, 22.376 KHz y 26.100,5 KHz (ver Apéndice .)

7.- Las informaciones de seguridad marítima pueden ser transmitidas por satélites, en el Servicio Móvil Marítimo por satélite, utilizando la banda 1530 - 1545 Mhz (ver Apéndice)

APENDICE

Frecuencias en el SMSSM

El siguiente cuadro describe las frecuencias utilizadas en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.

Alertas:

RLS 406	406-406,1 MHz	(tierra-espacio)
	1.544-1.545 MHz	(espacio-tierra)
RLS INMARSAT "E"	1.645,6-1.646,5 MHz	(tierra-espacio)

ETB INMARSAT

"A", "B" o "C"	1.625,5-1.645,5 MHz	(tierra-espacio)
----------------	---------------------	------------------

VHF CANAL 70 LSD	156,525 MHz(1)
------------------	----------------

MF/HF LSD (2)	2.187,5 Khz(3), 4.207,5 KHz, 6.312 KHz, 8.414,5 Khz, 12.577 Khz y 16.804,5 KHz.
---------------	--

Comunicaciones en Escena:

VHF (C-16)	156,800 MHz Radiotelefonía
MF	2.182 KHz Radiotelefonía



2.174.5 KHz. IDBE (Radiotélex)

Comunicaciones con Aeronaves en Escena, Incluidas las Operaciones de Búsqueda y Salvamento:

VHF (C-16) 156,800 Mhz(4), (C-06)
156,300 MHz
121,5 MHz(5), 123,1 MHz

MF/HF 2.182 KHz, 3.023 KHz, 4.125 KHz, y
5.680 KHz(6)

Señales de Localización:

RLS de 406 MHz 121,5 Mhz.
Respondedores de Radar de 9 GHz 9.200 -9.500 MHz

Información de Seguridad Marítima (ISM):

NAVTEX
Internacional 518 KHz(7)
Radioavisos 490 KHz(8), 4.209,5 KHz(9)
IDBE (Radiotélex) 4.210 KHz, 6.314 KHz, 8.416,5 KHz.
12.579 KHz, 16.806,5 KHz, 19.680,5
KHz, 22.376 KHz, 26.100,5 KHz.

Satélite 1.530 -1.545 MHz (espacio-tierra)

General de Llamada y Tráfico de Socorro y Seguridad:

Satélite 1.530 -1.544 MHz (espacio-tierra)
y 1.626,5-1.645,5 MHz (tierra -
espacio)

Radiotelefonía 2.182 KHz, 4.125 KHz, 6.215 KHz,
8.291 KHz, 12.290 KHz, 16.420 KHz,
y 156,800 MHz.

IDBE (Radiotélex) 2.174,5 KHz, 4.177,5 KHz, 6.268 KHz,
8.376,5 KHz, 12.520 KHz, y 16.695
KHz.

LSD 2.187,5 KHz, 4.207,5 KHz, 6.312 KHz,
8.414,5 KHz, 12.577 KHz, 16.804,5
kHz, y 156,525 MHz.

Embarcaciones de Salvamento:

VHF Radiotelefonía 156,800 MHz(C-16) y a lo menos otra
en la banda de 156 - 174 MHz,
normalmente 156,300 MHz (C-06) y
156,650 MHz (C-13).

Respondedores de Radar:

DE 9 GHz 9.200-9.500 MHz.

NOTAS:

(1) La frecuencia de 156,525 Mhz (C-70), puede ser usada para alertas buque-a-buque y si se encuentra dentro de la zona marítima A1, para alertas buque-tierra.

(2) Los buques equipados con equipo MF/HF deben mantener escucha en 2.187,5 kHz, 8.414,5 kHz y en otra frecuencia HF.

(3) La frecuencia de 2.187,5 kHz puede ser utilizada para alertas buque-a-buque y si se encuentra dentro de la zona marítima A2, para alertas buque a tierra.



(4) La frecuencia de 156,8 MHz (C-16) también puede ser utilizada por aeronaves para propósitos de seguridad exclusivamente.

(5) La frecuencia de 121,5 MHz puede ser utilizada por buques para propósitos de socorros y urgencia aeronáutica.

(6) La prioridad de uso para las comunicaciones de coordinación buque-aeronave en 4.125 KHz es 3.023 KHz. Adicionalmente las frecuencias de 123,1 MHz, 3.023 KHz y 5.680 KHz pueden ser utilizadas por estaciones terrestres involucradas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento.

(7) La frecuencia 518 KHz es la frecuencia primaria de NAVTEX internacional para la recepción de información de seguridad marítima.

(8) La frecuencia de 490 KHz puede utilizarse exclusivamente por estaciones costeras para transmisiones tipo NAVTEX con destino a los barcos en el idioma local del país.

(9) La frecuencia de 4.209,5 kHz puede utilizarse exclusivamente por estaciones costeras para ampliar la cobertura de sus transmisiones tipo NAVTEX con destino a los barcos.