



**COMPENDIO DE DATOS EN MATERIA  
DE BÚSQUEDA Y RESCATE DE  
LA REPÚBLICA DE URUGUAY**

## **PRÓLOGO.**

### **A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco**

La República Oriental del Uruguay es estado contratante de OACI y como tal cumple con las obligaciones establecidas en el Artículo N° 25 del Convenio de Aviación Civil Internacional. La Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) es responsable de la planificación y conducción de la totalidad de las Operaciones Aéreas de Búsqueda y Salvamento, el que está de acuerdo con las normas y métodos recomendados en el Anexo 12 de OACI. Emplea para ello lo previsto en el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR).

La FAU a través del CCR CARRASCO, ejerce el control, coordinación y conducción de todas las Misiones de Búsqueda y Rescate, originados o protagonizados por cualquier tipo de aeronave civil o militar, en el Área de Responsabilidad SAR pudiendo ejercer el Control Operativo de las unidades de superficie y aéreas de la Armada que asigne el CCR Marítimo, para el cumplimiento de la Misión.

El CCR CARRASCO cuenta con un SCR ubicado en el departamento de Durazno quien tiene la responsabilidad de cubrir la zona al norte del Río Negro.

El Centro Coordinador de Carrasco está preparado las 24 horas los 365 días para la activación del sistema en caso de un incidente SAR. Para ello se cuenta con medios aéreos en alerta, equipamiento especial y Personal entrenado, algunos de ellos con cursos en el extranjero y otros a nivel nacional.

Uruguay se encuentra asociado al Programa Internacional COSPAS-SARSAT como punto de contacto (SPOC) en coordinación permanente con el proveedor de Segmento Terrestre (Chile) desde finales de la década del 90 y funcionando a través del enlace permanente con el CCR Marítimo

### **B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.**

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

En nuestro país, aún antes de su nacimiento como tal, en tiempos del Apostadero Naval de Montevideo, ya se brindaban servicios tendientes a salvaguardar la vida humana en el mar por parte de las autoridades marítimas.

Es sin embargo a partir del hundimiento del TITANIC, que en el año 1914 la comunidad internacional crea la primera Convención de Seguridad de la Vida humana en el Mar (SOLAS – Safety of Life at Sea), con el fin de mejorar los aspectos referidos a la seguridad en la navegación.

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

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

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

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

El Uruguay, tiene asignada como región de responsabilidad, un segmento de la Zona 5 – Atlántico Sudoccidental, zona que comparte con la Rep. Argentina, la Rep. Federativa del Brasil y el Reino Unido.

Esta área, que limita en su extremo Este (Long. 010° W) con el área de responsabilidad de Sudáfrica, representa una superficie aproximada de 516.000 millas náuticas cuadradas (1.770.000 km<sup>2</sup>), equivalente a unas 10 veces el tamaño de nuestro país.

## 1. REPRESENTANTE SAR.

### A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco

#### a. PRIMARIO

Jefe del Centro Coordinador de Rescate (C.C.R. Carrasco) Teniente Coronel (Av.)  
Jorge Maubrigades  
Aeropuerto Internacional de Carrasco Brigada Aérea I TEL: (+598) 2604 02 97  
FAX: (+598) 2604 01 12  
E-MAIL: [ccr@fau.mil.uy](mailto:ccr@fau.mil.uy)  
AFTN: SUMUYCYX

#### b. ALTERNO

Jefe de Operaciones del Centro Coordinador de Rescate (C.C.R. Carrasco)  
Capitán (Av.) Diego García.

Aeropuerto Internacional de Carrasco Brigada Aérea I  
TEL: (+598) 2604 02 97  
FAX: (+598) 2604 01 12  
E-MAIL: [ccr@fau.mil.uy](mailto:ccr@fau.mil.uy)  
AFTN: SUMUYCYX

### B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.

JESAR (Jefe del Servicio SAR Marítimo) / Comandante de la Flota. Contralmirante  
Ricardo DELLA SANTA.  
Tel. Celular 099 679 052, Área Naval del Puerto de Montevideo, Edificio  
del Comando de la Flota  
Correos electrónicos (Operativo-Administrativo) [comflo\\_radio@hotmail.com](mailto:comflo_radio@hotmail.com)  
(Administrativo) [mrccuruguay@gmail.com](mailto:mrccuruguay@gmail.com)

## 2. CENTROS DE COORDINACIÓN DE BÚSQUEDA Y RESCATE.

### A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco

#### a. R.C.C. Carrasco

Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" Fuerza Aérea  
Uruguaya, Brigada Aérea I, Ruta 101, KM. 19.500 Canelones, Uruguay, CP: 14000  
TEL EMERGENCIA: (+598)1702  
TEL: (+598) 2604 0297  
FAX: (+598) 2604 01 12  
E-MAIL: [ccr@fau.mil.uy](mailto:ccr@fau.mil.uy)

**b. R.S.C. Durazno**

Aeropuerto de Alternativa DURAZNO

"Santa Bernardina" Brigada Aérea II Ruta 5 KM. 183Durazno, Uruguay CP: 97006

TEL: (+598) 4362 2182 INT. 4667

FAX: (+598) 4362 4927

**B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.**

Señal de llamada Internacional: CWM30.

Dirección: Rambla 25 de Agosto de 1825 S/N, Hangar B, Puerto de Montevideo, CP 11.000, Montevideo, Uruguay.

Telefax: (598) 2916 0214 / 2916 1389.

Emergencia: (598) 1701.

INMARSAT "C": (AOR- W/E) 477004310.

MRCC Uruguay /Jefe del Estado Mayor de la Flota Capitán de Navío (CG)  
Daniel DI BONO.

Tel. Celular 099679138.

E-mail: [mrccuruguay@gmail.com](mailto:mrccuruguay@gmail.com) / [comflo\\_radio@armada.mil.uy](mailto:comflo_radio@armada.mil.uy) /

[jesar@armada.mil.uy](mailto:jesar@armada.mil.uy) / [emflo\\_jefe@armada.com.uy](mailto:emflo_jefe@armada.com.uy)

**3. SISTEMA DE COMUNICACIONES, INFORMÁTICA Y TELECOMUNICACIONES.**

**A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco.**

**a. PUNTO DE CONTACTO (SPOC) PARA TRÁFICO SAR Y MENSAJES DE ALERTA DEL SISTEMA SARSAT/COSPAS**

**1) C.C.R. Carrasco**

Horario: 7/24

TEL EMERGENCIA: (+598)1702

TEL: (+598) 2604 0297

FAX: (+598) 2604 01 12

E-MAIL: [ccr@fau.mil.uy](mailto:ccr@fau.mil.uy)

El RCC Carrasco es el Punto de Contacto (SPOC) para los Mensajes de Alerta del Sistema COSPAS/ SARSAT -

- Circuitos de comunicaciones directas entre los RCC, RSC y

ATS. SITFAA - CX2XA - 24 horas.

RCC CARRASCO

Frecuencia primaria 121.5 MHZ H-

24 Frecuencia primaria 125.5 MHZ

H-24 5680 KHZ H-24

Frecuencia estación CXJ 3465 KHZ O/R

5610 KHZ O/R  
8315 KHZ O/R  
13294 KHZ O/R  
RCC CARRASCO Escucha permanente en: 121.5 MHZ, 5680 y  
2182 KHZ, canal 16 y 71 marítimos

**2) SUB CENTRO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO DURAZNO (RSC).**

**R.S.C. Durazno**

Horario: 7/24

TEL: (+598) 4362 2182 INT. 4667

FAX: (+598) 4362 4927

**b. SERVICIO DE ALERTA SATELITAL:**

En referencia a la alerta vía satélite, la Fuerza Aérea Uruguaya recibe el mensaje de socorro vía red AFTN (primario) o vía FAX (secundario) por parte del centro de control de misión de Chile (CHMCC) durante las 24 horas los 365 días del año.

El CCR Carrasco recibe y procesa las emisiones de las radiobalizas de emergencia enviados desde el CHMCC, donde si se trata de una aeronave (ELT) realiza el protocolo interno de búsqueda de su base de datos en conjunto con la información brindada por la División de Aeronavegabilidad de DINACIA. En caso de una PLB, se efectúa un protocolo similar. Si la emisión corresponde a una EPIRB es derivado de inmediato la información al CCRMAR de la Armada Uruguaya.

**c. SITFAA**

Estación CX2XA

H24 con capacidad de acoplamiento telefónico RADIO:

14640 Khz USB TEL: (+598) 2222 3022

FAX: (+598) 2222 3830

**B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.**

Informática:

PC conectadas a la Red Informática Naval (REINA) y asociadas a los puestos de red [comflo\\_radio@armada.gub.uy](mailto:comflo_radio@armada.gub.uy) y [jesar@armada.mil.uy](mailto:jesar@armada.mil.uy), destinadas únicamente al intercambio de tráfico concerniente a la Búsqueda y Rescate en el Mar.

Controlador remoto RHODE & SCHWARZ:

Conectado a un terminal de I.P. asignado por el Servicio de Seguridad Informática y Telecomunicaciones (SEGIT) y a su vez por fibra óptica a un transmisor con una capacidad de emisión de hasta 1 kw, sito en la estación transmisora Punta del Tigre.

Telecomunicaciones:

Equipamiento integrante del sistema G.M.D.S.S.

Para la Zona Marítima A1:

- 4 transceptores VHF, alcance de 30 MN.
- 1 de ellos con capacidad de Llamada Selectiva Digital (DSC) CH70 (156.750 MHz.), cubriendo escucha las 24 horas del día.
- 3 transceptores a la escucha las 24 horas del día en canal 16MM (telefonía).

Para Zona Marítima A2:

- 3 Transceptores que cubren las bandas de MF/HF, alcance de 100 MN.
- 2 de ellos cubren la frecuencia de Distress en radiotelefonía en MF (2182.0 Khz) las 24 horas del día y otro transceptor asociado a un módem DSC, quien cubre escucha permanente DSC en MF (2187.5 Khz.).

Para Zona Marítima A3:

- 1 Transceptor satelital CAPSAT, asociado al sistema Inmarsat C (N.º 477004310), bajo la cobertura de por lo menos un satélite geostacionario (AOR-W), quien cubre alertas de socorro en 70° N y 70° S las 24 horas.

Para Zona Marítima A4:

- 4 Transceptores MF/HF, con alcance mundial cubriendo escucha las 24 horas.
- 1 de ellos asociado a un módem DSC, escaneando las 24 horas del día, los 7 días de la semana en las frecuencias DSC: 4207.5KHz., 6312.0 Khz., 8414.5 Khz., 12577.0 Khz., 16804.5 Khz.

**Nota:** Las alertas provenientes de las radiobalizas (EPIRB) asociadas al sistema COSPAS-SARSAT, provienen del SPOC, situado en el CCR Carrasco, teléfono de emergencia: 21702. FAX 26040112, e-mail [ccrfau@adinet.com](mailto:ccrfau@adinet.com).

En base a las limitaciones del alcance de cada sistema, han sido definidas cuatro áreas. El tipo de equipo de comunicaciones que debe llevar un buque se determina, por lo tanto, por su área de operación.

Área	Distancia	Banda	Frecuencia	EPIRB	Embarcación de Supervivencia
<b>A1</b> Dentro de alcance de las estaciones costeras en VHF	20 a 30 millas	VHF	156,525 Mhz (Canal 70) DSC	Banda L (1,6 GHz) COSPAS-SARSAT 406 Mhz EPIRB VHF o INMARSAT "E"	Transpondedor Radar de 9 Ghz (SART)
<b>A2</b> Dentro del alcance de estaciones costeras en MF	30 a 100 millas náuticas	MF VHF	Idem anterior, más: 2187,5 Khz. DSC, 2812 Khz (*) 2174,5 Khz NBDP 518 Khz NAVTEX	Banda L (1,6 GHz) o COSPAS-SARSAT 406 Mhz o INMARSAT "E"	Idem anterior
<b>A3</b> Dentro del alcance satelital geostacionario (INMARSAT)	Entre 70° N y 70° S	HF o satélite MF VHF	Idem anterior, más: 1,5 – 1,6 Ghz o como A1 y A2 más todas las frecuencias en HF	Banda L (1,6 GHz) COSPAS-SARSAT 406 Mhz o INMARSAT "E"	Idem anterior
<b>A4</b> (Otras áreas (es decir más allá del alcance de INMARSAT))	Al Norte de 70° N y al sur de 70° S	HF MF VHF		COSPAS-SARSAT 406 Mhz o INMARSAT o "E"	Idem anterior

**4. TELÉFONO DE EMERGENCIA A NIVEL NACIONAL. NÚMERO (S) DE EMERGENCIA DEL PAÍS.**

**A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco**  
(+598)1702 CCR CARRASCO

**B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.**  
Tel. 1701 (3 líneas).

**5. MEDIOS DE BÚSQUEDA Y RESCATE. TERRESTRES, AÉREOS, NAVALES Y OTROS.**

**A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco**

La Fuerza Aérea Uruguaya, cuenta con los siguientes medios los cuales son potencialmente incluidos como medios SAR:

Ala Fija

LRG (C-130B), MRG (C-212MP) y SRG (C-95/C-120).

Alas Rotativas

HEL-L (AS-365, Bell 212 y UH-1H).

Las aeronaves de ala fija están configuradas para transportar equipo de supervivencia y balsas para ser lanzadas en la zona de interés así como también la posibilidad de llevar abordaje personal PARASAR.

En caso de ser necesario se solicita por intermedio del CCRMAR el apoyo de los medios de la Armada Uruguaya.

También se puede solicitar el apoyo de la Asociación Honoraria de Salvamento Marítimo y Fluviales (ADES) que dispone de medios distribuidos en 5 bases costeras.

**Tabla 3.6.3 Dependencias de Búsqueda y Rescate**

<i>Nombre</i>	<i>Lugar</i>	<i>Instalaciones</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4
Fuerza Aérea Uruguaya	Aeropuerto Intl de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso"	Helicopteros (L) y Aviones (SRG)(MRG) (LRG)	Tripulación H24
Fuerza Aérea Uruguaya	Aeropuerto Intl de Alternativa Santa Bernardina Durazno	Aviones (SRG)	Tripulación H24 O/R cualquier frecuencia En VHF O HF
	Aeropuerto Intl de Alternativa Santa Bernardina Durazno	Helicopteros (L)	Tripulación H24
Aviación Naval Uruguaya	Base Aeronaval C/C Carlos A. Curbelo Laguna del Sauce Maldonado	JS-31 MRG B200T MRG HEL (L)	Tripulación H24
Armada Nacional	La Paloma (Rocha)	RV RB	Tripulación H24
	Punta del Este (Maldonado)	RB	Tripulación H24
	Puerto de Piriapolis (Maldonado)	RB	Tripulación H24
	Puerto del Buceo (Montevideo)	RB	Tripulación H24
	Bahía de Montevideo	RV RB	Tripulación H24
	Puerto Sauce (Colonia)	RB	Tripulación H24
	Puerto de Colonia	RB	Tripulación H24
	Puerto de Carmelo	RB	Tripulación H24

<b>Tabla 3.6.3 Unidades de Búsqueda y Rescate</b>			
<i>Nombre</i>	<i>Lugar</i>	<i>Instalaciones</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4
ADES	Puerto de Carmelo	RB	Tripulación H24
	Puerto de Colonia	RB	Tripulación H24
	Puerto Sauce (Juan Lacaze)	RB	Tripulación H24
	Puerto del Buceo (Montevideo)	RB	Tripulación H24
	Punta del Este	RB	Tripulación H24
			<p>Quando sea necesario cualquier aeronave militar o civil de matrícula uruguaya, puede ser empenada en una misión SAR.</p> <p>Toda aeronave que realice una misión SAR y no coordine con el RCC Carrasco estará infringiendo el Decreto 380/74, siendo pasible de las sanciones correspondientes.</p>

Datos de Referencia:

CLASIFICACION	TIPO	RADIO DE ACCION	OBSERVACIONES
LRG	Avión	750 NM	02 hs 30' Búsqueda
MRG	"	400 NM	" " " "
SRG	"	150 NM	00 hs 30' "
HEL-L.	Helicóptero	100 NM	1 a 5 Personas-Rescate
RV	Buque	Gran Radio	Oceánico
RB	"	Corto Radio	Costero

#### **B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.**

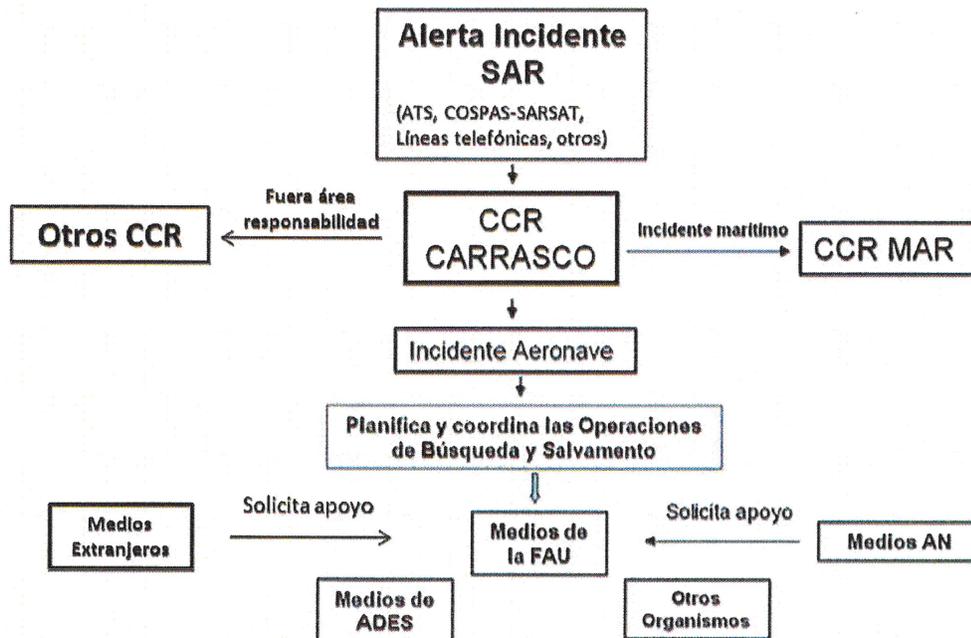
Los medios alistados para el cumplimiento de la misión SAR (dependientes de la Armada Nacional y FAU) se listan a diario en el formulario NOVEDADES DE MEDIOS SAR, el cual se emite no después de 1700 hs. los 365 días del año.

En caso de hacerse necesaria la utilización de otros medios no dependientes se efectúan oportunamente las coordinaciones para su utilización, por ejemplo ADES.

## 6. OPERACIÓN DEL SISTEMA SAR (ESTRUCTURA DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS SAR).

### A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco.

Los niveles de organización son los previstos en el Manual IAMSAR. Donde se destaca el Coordinador SAR (CS), el Coordinador de Misión SAR (CMS) y el Coordinador en el Lugar del Siniestro (CLS), además de contar con personal en alerta las 24 horas en los puestos de comunicación así como tripulaciones de los medios SAR.



### B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.

Para atender los requerimientos de coordinación en el Área de Responsabilidad asignada, se ha establecido de acuerdo a los Decretos N° 380/967 y N° 225/997, el Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar - MRCC URUGUAY.

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

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

**a. Organización de la Cadena de Mando de la misión SAR.**

**(1) El Coordinador SAR.**

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

El Coordinador SAR, para la conducción de los incidentes, designa a los Coordinadores de Misión SAR (SMC), a los que delega su autoridad operacional. Dado que el SC mantiene la responsabilidad total, conduce el SAR por veto o negación, lo cual implica que el Coordinador de Misión debe mantenerlo permanentemente informado de sus acciones.

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

**(2) El Coordinador de Misión SAR**

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

Los SMC usualmente están pre-designados, y pueden ser el mismo Coordinador SAR o un oficial, normalmente el jefe de la guardia, del Centro Coordinador.

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

El puesto del Coordinador de Misión SAR será, excepto que el Coordinador SAR disponga la activación de un puesto de comando móvil, en el local del MRCC Uruguay.

### **(3) El Coordinador en el Lugar del Siniestro.**

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

Cualquier medio, que por su cercanía a un incidente, inicia una Respuesta SAR, asume en forma predeterminada las tareas de Coordinador en el Lugar del Siniestro hasta ser confirmado o relevado de esa tarea por el Coordinador de Misión.- Debido a que el CLS puede no pertenecer a la organización SAR Nacional, los procedimientos y comunicaciones serán las establecidas en el IAMSAR y demás publicaciones internacionales.

### **(4) Los medios SAR.**

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

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

#### **(a) Buques de Guardia SAR**

Para una respuesta eficiente se requiere que en las áreas III, IV y V exista un buque de guardia SAR en forma permanente en cada una. El Comando de la Flota tiene la responsabilidad primaria de proveer las unidades para esta guardia.

#### **(b) Aeronaves de Guardia SAR**

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

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

**(c) Unidades de respuesta SAR local o cercana.**

Estas unidades son embarcaciones que pertenecen a las Prefecturas, Sub- Prefecturas y Destacamentos de la PNN. Son los medios principales de respuesta para las áreas I y II, y actúan como apoyo y respuesta inmediata para las zonas costeras de las áreas III y IV. La disponibilidad de estos medios será de acuerdo a las directivas de cada unidad, pero su condición de alistamiento y tiempo de respuesta deberá ser notificada a JESAR cada vez que sufra una modificación o se incorporen nuevas embarcaciones.

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

**(d) Unidades de las Organizaciones de Voluntarios de Rescate Marítimo**

Estas organizaciones proveen un apoyo muy importante al sistema, debiendo estar sus unidades debidamente habilitadas y sus procedimientos reconocidos y autorizados. Logrado esto podrán ser utilizadas normalmente como elementos de respuesta y apoyo por los Coordinadores de Misión SAR y su condición de alistamiento y tiempo de respuesta deberá ser notificada a JESAR cada vez que sufra una modificación o se incorporen nuevas embarcaciones.- También pueden incluirse en este grupo, clubes o asociaciones que apoyen la actividad SAR desde tierra, como por ejemplo Clubes de Vehículos 4X4, o similares.

**(e) Unidades de organismos estatales con capacidad SAR.**

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

**(f) Buques mercantes y aeronaves civiles.**

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

## **(5) Los Puestos de Alerta SAR.**

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

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

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

El término "vía más rápida posible" autoriza el uso de teléfono, fax, e-mail o cualquier forma que asegure la recepción rápida y completa por parte del MRCC".

### **Las Estaciones de Respuesta SAR Local Primaria.**

Las Estaciones de Respuesta SAR Local Primaria, son aquellas unidades terrestres, que ante una solicitud de asistencia, poseen medios adecuados para dar una respuesta local inmediata antes de que se active todo el sistema SAR. Ninguna de las disposiciones establecidas en este documento inhiben la autoridad de las unidades para la respuesta, pero iniciada la misma deberá notificarse inmediatamente, en forma directa y por la vía más rápida posible (ver 0336) al MRCC, el cual podrá asumir el control operativo de los medios desplegados o mantenerlo en la unidad que los despachó.

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

#### **a. Las Estaciones de Retransmisión de Comunicaciones.**

Durante un incidente SAR, el MRCC puede requerir que determinadas estaciones retransmitan sus mensajes al CLS, a la nave en peligro o a otro Centro Coordinador. Este tráfico será considerado, en lo referente a la precedencia del mismo, como Tráfico de Socorro y quedará excluido de las rutinas administrativas internas de transmisión de la estación a la cual se requiere la acción hasta que se haya cumplido la retransmisión.

**b. Los Centros de Consulta Radio médica.**

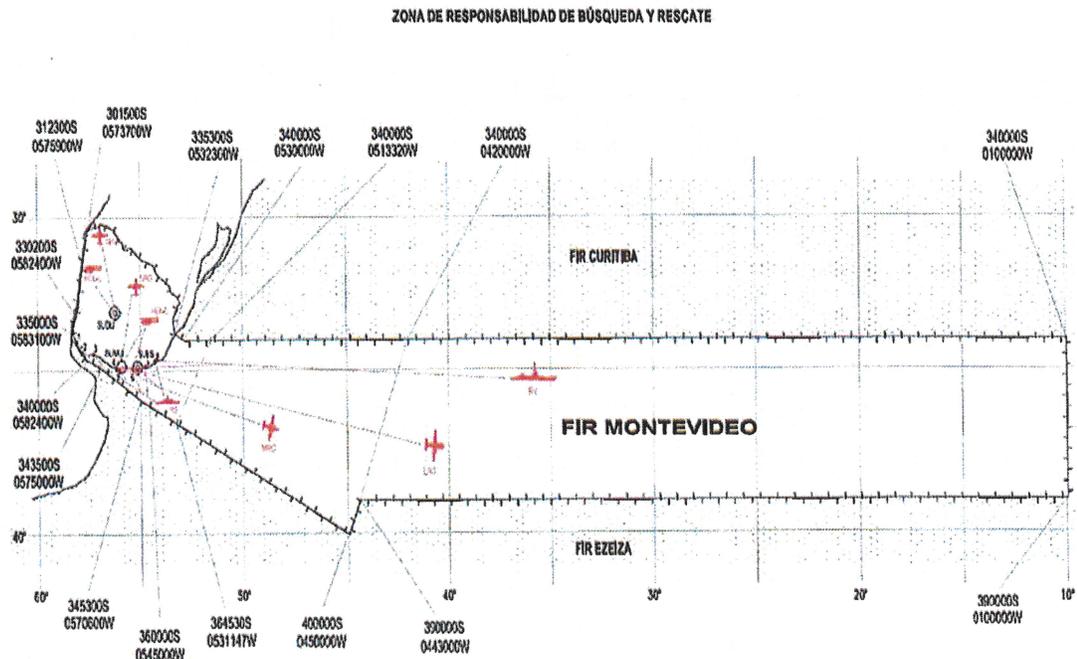
Tal como lo establece el IAMSAR, la consulta radio médica es parte de los Servicios SAR. Los Centros de Consulta Radio médica, son dependencias, que aunque su función principal no sea ésta, disponen de una guardia permanente de médicos capacitados para evaluar a distancia la condición de un paciente,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

**7. REGIONES DE BÚSQUEDA Y RESCATE.**

**A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco**

El área de responsabilidad comprende al territorio uruguayo, y las correspondientes aguas jurisdiccionales así como a toda otra área que por convenios internacionales se le ha conferido las cuales se extienden desde las costas nacionales hasta el meridiano 10° W, aproximadamente 4000 kilómetros de la costa..

Mediante un Convenio entre la Fuerza Aérea y la Armada Nacional, se acordó que: la Fuerza Aérea ejercerá el control, coordinación y conducción de todas las misiones de búsqueda y salvamento originados o protagonizados por cualquier tipo de aeronave civil o militar, a excepción de las protagonizadas por aeronaves de la Armada Nacional.



## B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.

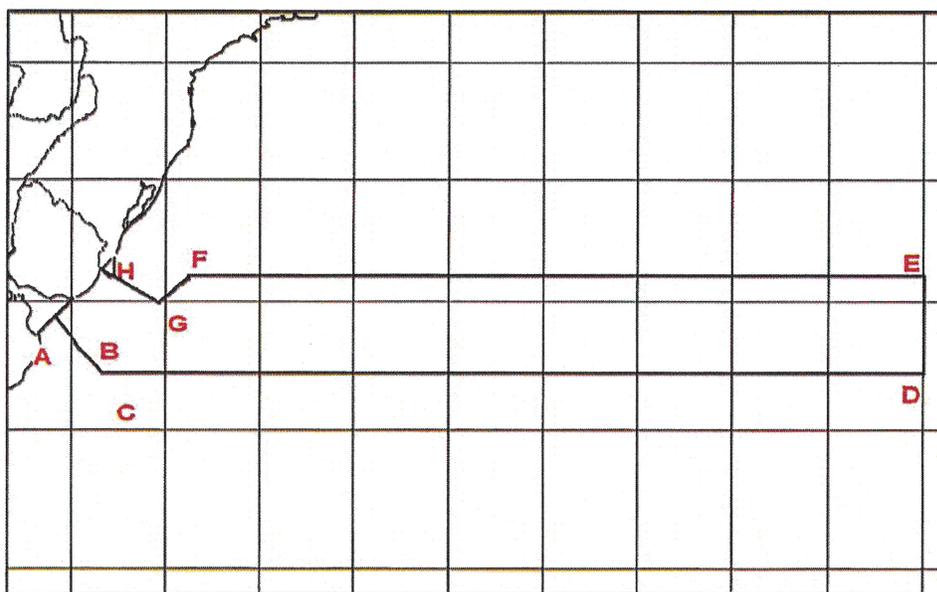
### Jurisdicción y Área de responsabilidad

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

#### a) La Región SAR OMI.

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

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



b) **La Jurisdicción Asignada por las Normas Nacionales.**

El resto de la Jurisdicción SAR Marítima Nacional esta establecida por la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas:

**Ley N° 14.157. Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas.**

**Artículo 34.** Constituye jurisdicción de la Armada Nacional:

- A) Las aguas e islas jurisdiccionales del Océano Atlántico, de la Laguna Merín y de los Ríos de la Plata y Uruguay.
- B) Las zonas costeras del Océano Atlántico, Laguna Merín y Ríos de la Plata y Uruguay en una extensión de hasta 150 metros a Partir de la línea de base o hasta rambla o costanera si existiera y las vías interiores navegables en los tramos que dan acceso marítimo a las Prefecturas de: Artigas, Soriano, Mercedes, Dolores, Carmelo, Conchillas, Rosario, Santiago Vázquez, Chuy, San Miguel, San Luis, La Charqueada, Cebollatí y Río Branco y solamente a los efectos de vigilancia y policía marítima.
- C) Los espacios ocupados por establecimientos de la Armada, con las correspondientes zonas de seguridad.

La jurisdicción asignada por los tratados de límites y acuerdos bilaterales.

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

**(1) División por Áreas de acuerdo a las Características Geográficas.**

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

## **AREA I - AGUAS INTERIORES DE JURISDICCION DE LA ARMADA.**

(Excluidos Río Uruguay y Río de la Plata)

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

## **AREA II - RIO URUGUAY.**

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

## **AREA III - RIO DE LA PLATA.**

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

## **AREA IV - FRENTE MARÍTIMO.**

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

## **AREA V – OCEANICA.**

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

## **8. REQUISITOS DE DISPONIBILIDAD. OBSERVACIÓN DE LAS LEGISLACIONES PARA ATENDER LAS SOLICITUDES DE OTROS PAÍSES.**

### **A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco**

El servicio y las instalaciones SAR en Uruguay están disponibles para los Estados vecinos cuando dichos servicios no estén empeñados en operaciones de búsqueda y rescate dentro de la FIR Montevideo, y deben solicitarse a través del Centro Coordinador de Rescate.

## **B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.**

### **a. Los Medios de Respuesta.**

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

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

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

### **b. Las Estaciones de Comunicaciones.**

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

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

### **c. Los Medios de Respuesta.**

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

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

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

**d. Las Estaciones de Comunicaciones.**

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

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

**9. CONDICIONES NECESARIAS PARA LA ENTRADA DE UNIDADES DE BÚSQUEDA Y RESCATE DE OTROS ESTADOS EN EL TERRITORIO DEL PAÍS QUE SOLICITE LA ASISTENCIA.**

**A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco**

Según lo dispuesto en el Manual IAMSAR y lo establecido en el Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento entre los Estados Americanos.

Para coordinar las operaciones de Búsqueda y salvamento en la Región, la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) aplicará lo establecido en el Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento firmado por los Estados Americanos.

Las autoridades de un Estado contratante de la OACI que desee que sus brigadas de búsqueda y salvamento ingresen en territorio Nacional para realizar operaciones de búsqueda y salvamento, lo solicitarán, dando todos los detalles de la misión planeada y de la necesidad de realizarla, al C.C.R. Carrasco. El C.C.R. Carrasco acusará recibo inmediatamente de la solicitud mencionada e indicará lo antes posible, en que condiciones, de imponerse alguna, podrá emprenderse la misión planeada.

A las aeronaves extranjeras que participen en labores de búsqueda, rescate, asistencia y salvamento de naves o aeronaves extraviadas o accidentadas en territorio nacional tan solo se les exigirá la presentación del plan de vuelo correspondiente de acuerdo a lo previsto en los convenios internacionales.

**B. Para el Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar estas condiciones están expresadas en los Acuerdos de Cooperación sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo y Fluvial firmado entre Uruguay y Argentina**

Aprobado/a por: Resolución N° 163/993 de 16/03/1993 numeral 1.

### Artículo 1. APLICACIÓN.

El presente Acuerdo de Cooperación es de aplicación entre las Autoridades SAR Marítimo y Fluvial de la República Argentina y del Servicio de Búsqueda y Rescate de la Armada de la República Oriental del Uruguay, en el ámbito del Atlántico Sudoccidental, del Río de la Plata y del Río Uruguay. La expresión Búsqueda y Rescate utilizada por la Armada de la República Oriental del Uruguay y en el presente Acuerdo tiene similar alcance y contenido a la expresión Búsqueda y Salvamento utilizada por la Armada Argentina y la Organización Marítima Internacional (OMI).

### Artículo 2. JURISDICCION.

Las Regiones de Búsqueda y Rescate en la zona marítima del Atlántico Sudoccidental son las declaradas por las Partes ante la OMI, fijándose como límite común entre ambas el límite lateral marítimo del Frente Marítimo hasta su intersección con el límite de la Zona.

Económica Exclusiva (200 millas) y desde allí hacia el Este por el paralelo de 37 grados 56' S hasta el meridiano de 10 grados W. Ambas Partes convienen que el mismo será reconsiderado en oportunidad en que ambos Estados acuerden la extensión del límite lateral marítimo hasta el margen continental.

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

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

### Artículo 3. ALERTA.

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

#### Artículo 4. COORDINACION.

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

Cuando la situación lo requiera, los centros coordinadores de búsqueda y rescate podrán acordar otras formas de cooperación o de asignación de responsabilidades y tareas.

El límite entre las zonas de búsqueda y rescate de ambas Partes en el área marítima del Atlántico Sudoccidental no constituirá obstáculo alguno a la cooperación conjunta de las Partes en dichas operaciones. Asimismo en el área contemplada por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y el Estatuto del Río Uruguay se operará con el mismo criterio de acuerdo a lo previsto en los respectivos Tratados.

Se adoptarán los manuales y la terminología contenida en los manuales IMOSAR y MERSAR de la OMI, con sus correcciones y modificaciones.

Se acordarán los medios de comunicaciones para tramitar los casos SAR entre autoridades y los circuitos a emplear para la comunicación con los medios que ejecutan operaciones SAR. Se adoptará el uso del formato de SITREP de la publicación IMOSAR.

#### Artículo 5. ADMISION.

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

#### Artículo 6. INTERCAMBIO DE INFORMACION.

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

#### Artículo 7. EJERCICIOS.

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

#### Artículo 8. REUNIONES DE REPRESENTANTES.

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

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

#### Artículo 9. IDIOMA.

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

#### Artículo 10. COSTOS OPERACIONALES.

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

#### **Tratado del Rio de la Plata.**

#### **Capítulo V Salvaguardia de la Vida Humana.**

Artículo 33 - Fuera de las franjas costeras, la autoridad de la Parte que inicie la operación de búsqueda y rescate tendrá la dirección de la misma.

Artículo 34 - La autoridad que inicie una operación de búsqueda y rescate, lo comunicará inmediatamente a la autoridad competente de la otra Parte.

Artículo 35 - Cuando la magnitud de la operación lo aconseje, la autoridad de la Parte que la dirige podrá solicitar a la de la otra el concurso de medios, reteniendo el control de la operación y obligándose a su vez a suministrar información sobre su desarrollo.

Artículo 36 - Cuando por cualquier causa la autoridad de una de las Partes no puede iniciar o continuar una operación de búsqueda y rescate, solicitará a la de la otra que asuma la responsabilidad de la dirección y ejecución, facilitándole toda la colaboración posible.

Artículo 37 - Las unidades de superficie o aéreas de ambas Partes que se hallen efectuando operaciones de búsqueda y rescate, podrán entrar o salir de cualquiera de los respectivos territorios, sin cumplir las formalidades exigidas normalmente.

### **Estatuto del Río Uruguay.**

#### **CAPÍTULO V - Salvaguardia de la Vida Humana.**

Art. 19 - Cada parte tendrá a su cargo la dirección de las operaciones de búsqueda y rescate dentro de su jurisdicción.

Art. 20 - Sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 19 la autoridad que inicie una operación de búsqueda y rescate lo comunicará a la autoridad competente de la otra parte.

Art. 21 - Cuando la magnitud de la operación lo aconseje, la autoridad de la parte que lo necesite podrá solicitar a la de la otra el concurso de medios, reteniendo cada una de las parte el control de las operaciones que se realicen dentro de su jurisdicción.

Art. 22 - Cuando por cualquier causa la autoridad de una de las partes, no pudiere iniciar o continuar una operación de búsqueda y rescate, solicitará a la de la otra que asuma la responsabilidad de la dirección y ejecución de la misma, facilitándole toda la colaboración posible.

Art. 23 - Las unidades de superficie o aéreas de ambas partes que se hallen efectuando operaciones de búsqueda y rescate podrán entrar o salir de cualquiera de los respectivos territorios, sin cumplir las formalidades exigidas normalmente.

## **10. ACUERDOS SAR. MARCO LEGAL PARA LA APLICACIÓN DE LA BÚSQUEDA Y RESCATE.**

### **A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco**

Marco Legal para los Acuerdos SAR según lo previsto en: Internacional.  
Anexo 12 de la OACI.

El Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento entre los Estados Americanos.

Nacional.

Ley N° 18911 del 22/06/2012, Acuerdo con la Republica de Sudáfrica para la coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento marítimo y aeronáutico.

Decreto 380/974, Organización y funcionamiento del C.C.R. Decreto 185/976, Acuerdo con la Rep. Argentina sobre FIR UIR.

Decreto 506/94, Reglamento de Organización y Funcionamiento del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

Manual IAMSAR.

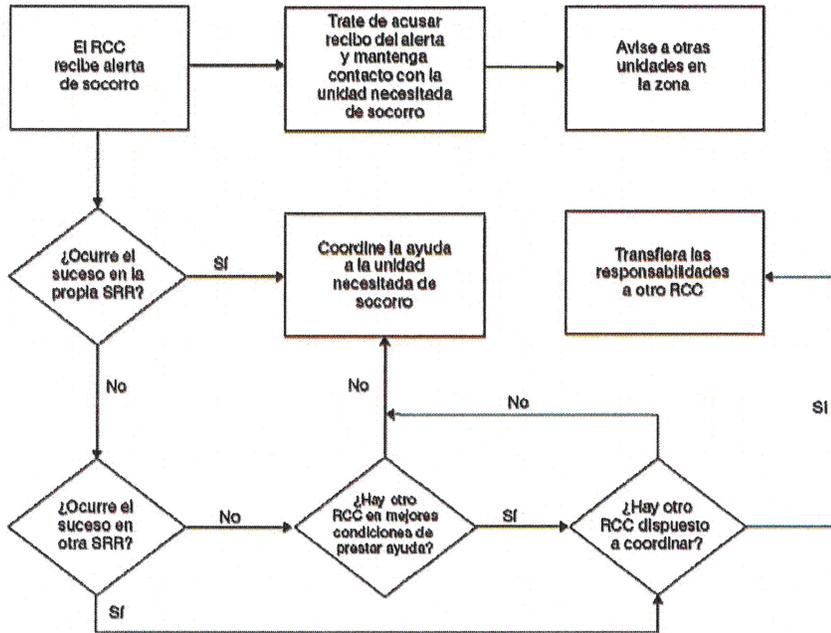
**B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.**

<b>CONVENIOS</b>	<b>ACUERDOS</b>
<b>FAU 12/02/92</b>	<b>Argentina 1990</b>
<b>ANTEL 16/07/98</b>	<b>Brasil 28/03/94</b>
	<b>Sud África 07/08/13</b>
	<b>ADES 26/12/01</b>

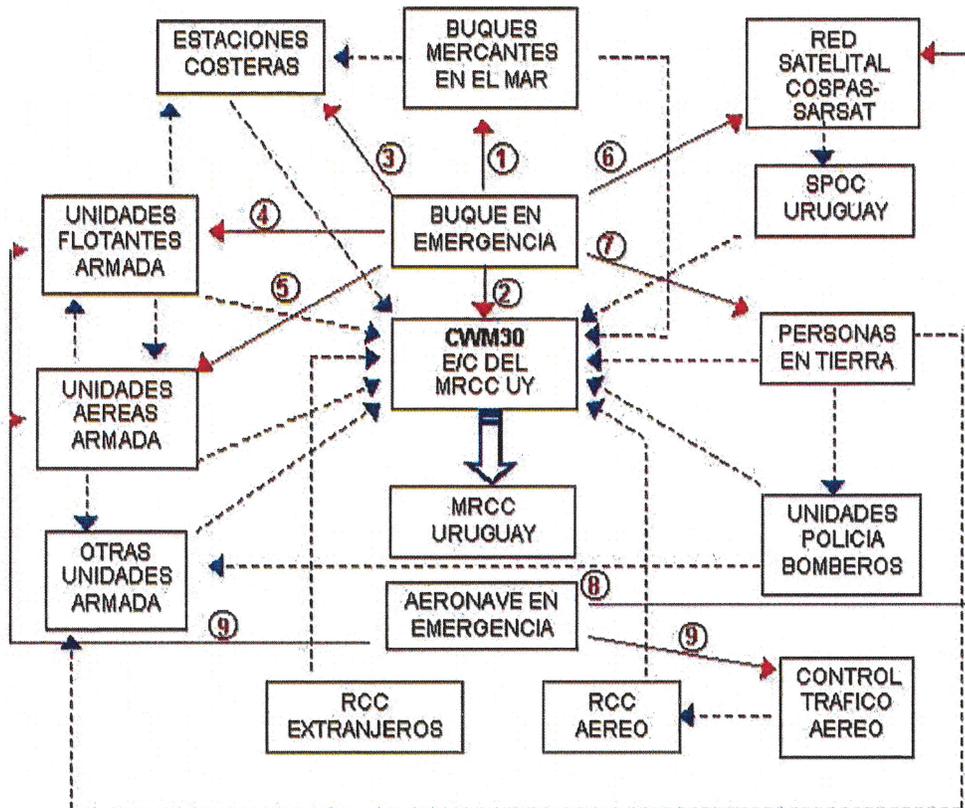
# 11. GRAFICO DEL MAPA CONCEPTUAL DEL SISTEMA SAR.

## A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco

De acuerdo al IAMSAR.



## B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.



1 VHF-FM / HF/INMARSAT/VISUAL / SONORA 2 VHF-FM / HF/INMARSAT / TELEFONIA CELULAR* 3 VHF-FM / HF/INMARSAT / TELEFONIA CELULAR* 4 VHF-FM / HF/INMARSAT/VISUAL / SONORA 5 VHF-FM / VISUAL 6 EPIRB VHF/UHF 7 VHF-FM / HF/INMARSAT / TELEFONIA CELULAR* / VISUAL 8 ELT VHF/UHF 9 VHF-AM / HF	ALERTA: --- RETRANSMISION
* LA TELEFONIA CELULAR NO ES UN SISTEMA RECONOCIDO POR EL GMDSS	

## 12. CAPACIDAD.

### A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco.

NO APLICABLE.

### B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.

INSARAG es una red mundial de más de 80 países y organizaciones bajo la sombrilla de las Naciones Unidas. INSARAG se encarga de temas relacionados con búsqueda y rescate urbano (USAR) con el objetivo de establecer normas internacionales mínimas para los equipos USAR y una metodología para la coordinación internacional de respuesta ante terremotos. Estas normas y metodologías se basan en las Guías de INSARAG, aprobadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Resolución 57/150 del 2002, sobre el "Fortalecimiento de la Eficacia y de la Coordinación de la Asistencia Internacional a las Operaciones de Búsqueda y Rescate en Zonas Urbanas".

## 13. REQUERIMIENTOS Y OFERTAS DE CAPACITACIÓN SAR.

### A. Centro Coordinador de Rescate Carrasco

La Fuerza Aérea no dispone de ofertas para capacitación SAR.

El personal del CCR se capacita en:

- Inter-American Air Forces Academy (IAAFA)
- United States Coast Guard.
- DECEA (Brasil).

### B. Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el mar.

Si bien se entiende que no corresponde a éste Nivel (SAR Marítimo), un software que permita introducir datos de factores fijos sería de utilidad para el apoyo a las tomas de decisiones.

## 14. Sitio WEB.

No se cuenta con página web