

Búsqueda y rescate en la Antártida. Patrulla Antártica Naval Combinada

Daniel A. E. Martín

El Almirante (R) Daniel Alberto Enrique Martín se graduó de Guardiamarina el 30 de diciembre de 1975. Adquirió la capacitación en Submarinos y Armas Submarinas. Durante la Guerra de Malvinas, formó parte de la tripulación del submarino ARA Santa Fe en la Operación Rosario y en el reabastecimiento de las islas Georgias del Sur, lugar donde el submarino fue hundido por la misma tripulación. Comandó el transporte ARA Cabo de Hornos, el submarino ARA Santa Cruz y la Fuerza de Submarinos. Fue profesor y secretario académico de la Escuela de Guerra Naval, subdirector de Educación Naval y agregado de Defensa Naval, Militar y Aeronáutico en Sudáfrica. Posteriormente, se desempeñó durante tres años como comandante del Área Naval Austral y jefe de la Base Naval Ushuaia "Almirante Berisso". En enero de 2011, asumió como comandante de Adiestramiento y Alis-tamiento de la Armada (Ex Comando de Operaciones Navales).

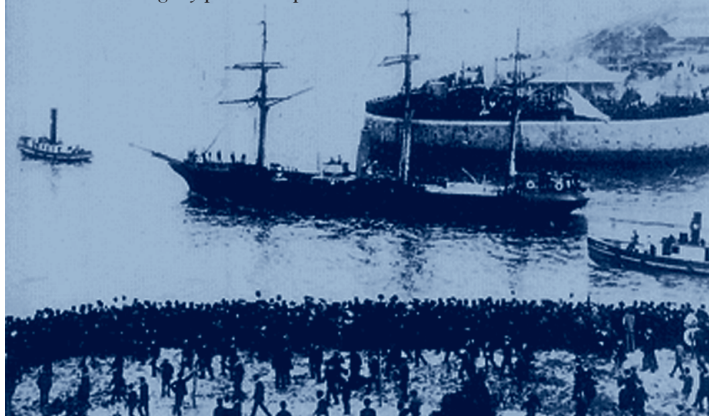
Primer rescate en la Antártida

En noviembre de 1903, la corbeta *Uruguay* de la Armada Argentina, al mando del Teniente de Navío don Julián Irizar, rescató a toda la expedición sueca del Dr. Nordenskjöld, que había perdido su buque aprisionado por los hielos.

La Argentina se convertía en la primera nación en efectuar una operación de búsqueda y rescate de esa magnitud con éxito.



La corbeta *Uruguay* parte del puerto de la Ciudad de Buenos Aires.



Almirante
Julián
Irizar.



Ciento once años de presencia continua argentina en la Antártida

Desde 1904, la República Argentina tiene permanencia continua en el sector antártico, y el primer asentamiento fue el observatorio instalado en las islas Orcadas.

Organización Marítima Internacional

Nuestro país, como integrante de la OMI, participa del sistema de seguridad marítima, que tiene su génesis en 1974, cuando se firmó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), con enmiendas incorporadas en 1998 y en 2002. Este convenio propone medidas para acrecentar la seguridad de la navegación.

En 1979, se firmó en Hamburgo el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento, al que se le introdujo una enmienda en 2000.

Este convenio es el incentivo por el cual nuestro país creó el Servicio de Búsqueda y Rescate para prestar ayuda a la vida humana en el mar.

Del mismo modo, el convenio se basa en la cooperación entre estados en el marco regional.

Por otro lado, en 1999 entró en vigor el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS). Se trata de un sistema de comunicaciones de emergencia que permite alertar a los servicios SAR (Search and Rescue – Búsqueda y Rescate) sobre una situación de emergencia en el mar. Es obligatorio para buques de más de trescientas toneladas.

De acuerdo con el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento, el área de responsabilidad de nuestro país es la siguiente:

Convenio SAR Marítimo



Área de Responsabilidad SAR Marítima.

Conforme a la Ley 22.445, del 24 de marzo de 1981, la ARMADA ARGENTINA es la Autoridad Nacional de aplicación del CONVENIO SAR MARÍTIMO.

Para ello, el Comando de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada asume las funciones de Agencia Nacional SAR Marítimo, en el marco del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo, Fluvial y Lacustre.

Dicho Plan asigna las siguientes funciones al Sistema SAR:

- Recibir, acusar recibo y retransmitir las notificaciones de socorro.
- Coordinar la respuesta SAR.
- Llevar a cabo operaciones SAR.

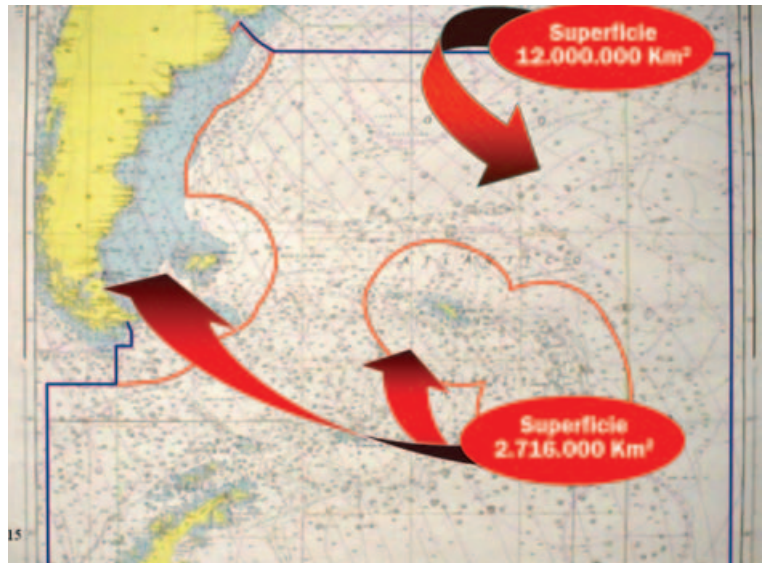
Instrumentación del Servicio SAR en la República Argentina

El área de responsabilidad para la búsqueda y el rescate en el mar asignada a la República Argentina es de gran extensión. El mapa siguiente es explícito:

Nótese que a los espacios fluviales, lacustres y oceánicos comprendidos dentro de las líneas de base recta continentales e insulares se agregan doce millones de kilómetros cuadrados de alta mar.

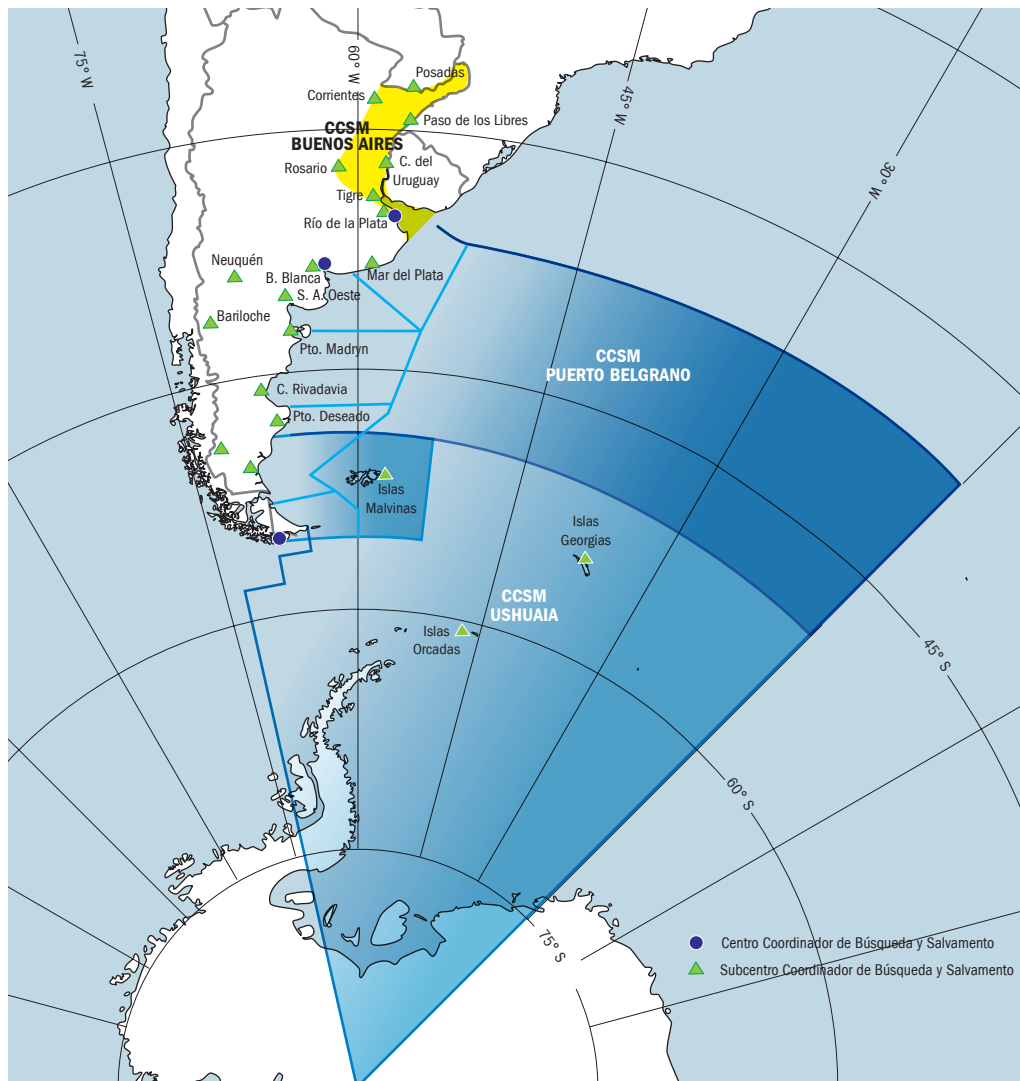
Para enfrentar tamañas responsabilidades, la misión del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento está concebida en estos términos:

Ejecutar la búsqueda y el salvamento de buques, artefactos navales, embarcaciones menores e instalaciones costa afuera, nacionales y extranjeros, en el área marítima, fluvial y lacustre bajo jurisdicción SAR argentina, a fin de auxiliar a las personas en peligro y contribuir a preservar la vida humana en el mar, que por Ley 22.445 le compete a la Armada Argentina.



Área de Responsabilidad SAR.

Dicho Plan contempla una organización SAR, que se puede sintetizar gráficamente como sigue:



Jurisdicción SAR Argentina.
Centros y Subcentros Coordinadores.

Los medios que se emplean en las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar son todos buques y aeronaves del Estado argentino y de aquellos particulares que se encuentran eventualmente en proximidades de la zona del siniestro.

El sistema de comunicaciones que permite el control y la coordinación de las operaciones SAR marítimo comprenden las estaciones y las unidades de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval Argentina. El despliegue de las principales estaciones de radio costeras involucradas en el Plan se muestra en el mapa.

Para tener una idea más o menos objetiva de la magnitud del esfuerzo desplegado en el cumplimiento de las obligaciones del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento y de las causas que motivaron el desarrollo de los distintos tipos de operaciones, a continuación se muestra la lista de casos SAR ocurridos en 2010.



Causa	Total
Tripulante enfermo – accidentado.....	291
Hombre al agua	30
Agotamiento físico.....	3
Colisión.....	14
Incendio	13
Hundimiento.....	9
Vuelta de campana	76
Varadura	5
Obstrucción en hélice	1
Fallas mecánicas.....	22
Falta de información/comunicación.....	6
Arribo no producido	14
Otros	14
Total.....	498

- Red de Comunicaciones.
Estaciones de Radio Costeras**
Azul: ARA
Verde: PNA
- Posadas
 - Corrientes
 - Pasos de los Libres
 - Rosario
 - Concepción del Uruguay
 - Tigre
 - Buenos Aires
 - Río de la Plata
 - Neuquén
 - Mar del Plata
 - Bahía Blanca
 - Puerto Belgrano
 - San Antonio Oeste
 - Bariloche
 - Puerto Madryn
 - Trelew
 - Comodoro Rivadavia
 - Puerto Deseado
 - Lago Argentino
 - Islas Malvinas
 - Río Grande
 - Ushuaia
 - Orcadas

Búsqueda y rescate en la Antártida - Patrulla Antártica Naval Combinada

Las operaciones de búsqueda y rescate en la Antártida requieren previsiones especiales debido al rigor del clima del área, la falta de puntos de apoyo y las distancias involucradas.

En 1998, la Argentina y Chile acordaron participar en forma integrada y alternada en el área antártica de responsabilidad, con el propósito de salvaguardar la vida humana en el mar en el marco de lo establecido en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo del año 1979.

Los antecedentes de esta iniciativa se encuentran en los siguientes tratados, documentos y publicaciones:

- Acta Reunión de Estados Mayores
- Tratado de Paz y Amistad
- Actas de la XIII y XV Reunión de los Estados Mayores Navales
- Acta Acuerdo del JEMA Argentina – Chile
- Publicación vigente ANAU - TERZONA
- Manual OMI de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR)

- Manual de Búsqueda y Salvamento Mercantes (MERSAR)
- Circular OMI SAR 3
- Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques (MARPOL)

La misión de la PANC está establecida en estos términos:

Conformar una Patrulla Antártica Naval Combinada con Unidades de la Armada Argentina y la Armada de Chile, entre el 15 de noviembre y el 15 de marzo de cada año, para efectuar actividades y ejercicios de búsqueda, rescate, salvataje marítimo, control y combate de la contaminación, con el propósito de incrementar y fortalecer las medidas de confianza mutua, el intercambio profesional y la acción combinada de ambas armadas para otorgar seguridad a la navegación, a la vida humana en el mar y para contribuir a mantener las aguas sin contaminación en el área comprendida en el Tratado Antártico, al sur del paralelo 60° S, delimitada por los meridianos 10° W y 131° W.

Para ello, el concepto de las operaciones contempla que la PANC se divida en cuatro períodos en cada temporada estival; se alternan buques de Argentina y Chile entre el 15 de noviembre y el 15 de marzo de cada año; se asumen tareas de salvaguardar la vida humana en el mar, proteger el medio ambiente y actuar coordinadamente en operativos de ayuda ante eventuales emergencias marítimas.

El área de trabajo de la PANC es la siguiente:

El concepto de las operaciones de la PANC puede resumirse diciendo que las actividades de sus buques se dividen en cuatro períodos en cada temporada estival. En esos períodos se alternan buques de Argentina y Chile entre el 15 de noviembre y el 15 de marzo de cada año, los que asumen tareas de salvaguardar la vida humana en el mar, para proteger el medio ambiente y actuar coordinadamente en auxilio ante eventuales emergencias marítimas.

Las actividades, que están bajo la conducción del Comando del Área Naval Austral (ANAU) de la Armada Argentina y de la Comandancia en Jefe de la Tercera Zona Naval de la Armada Chilena con asiento en Punta Arenas (TERZONA), permitirán incrementar y fortalecer las medidas de confianza mutua entre ambas instituciones navales, brindando apoyo a la comunidad científica antártica en lo referido al traslado de personal y equipamiento entre bases; reaprovisionamiento de las dotaciones; apoyo humanitario a buques turísticos, al tiempo que se garantiza el cumplimiento de las normativas vigentes para el cuidado del medio ambiente.



Patrulla Antártica Naval Combinada 2010-2011

En la campaña 2010 – 2011, Chile y Argentina destacaron las siguientes unidades:

El ARCH *Lautaro* cumplió el siguiente plan de patrulla:



ARA *Suboficial Castillo*.



ARCH *Lautaro*.

Características de las unidades destacadas:

ATF *Lautaro*.

Desplazamiento:

2380 tn a plena carga

Dimensiones:

Eslora 58,2 m –

Manga 12,6 m –

Puntal 6,4 m –

Calado 3,9 m

Propulsión:

Motores principales:
dos (02) Industrias de
1400 HP c/u, generadores
dos (2) de uso común
y uno (1) de EGA

Hélices:

Dos (02) de paso variable
(protegidas), una en
proa (Bow Thruster)

Velocidad:

14,3 nudos

Casco:

Reforzado para navegar
entre hielos

Dotación:

30 hombres

Aviso ARA

Suboficial Castillo

Desplazamiento:

1731 tn a plena carga

Dimensiones:

Eslora 62,5 m

Manga 11,7 m

Puntal 5,2 m

Propulsión:

Diesel-Eléctrico 4400 HP

4 Generadores –

1 motor 3000 HP –

1 hélice

Velocidad:

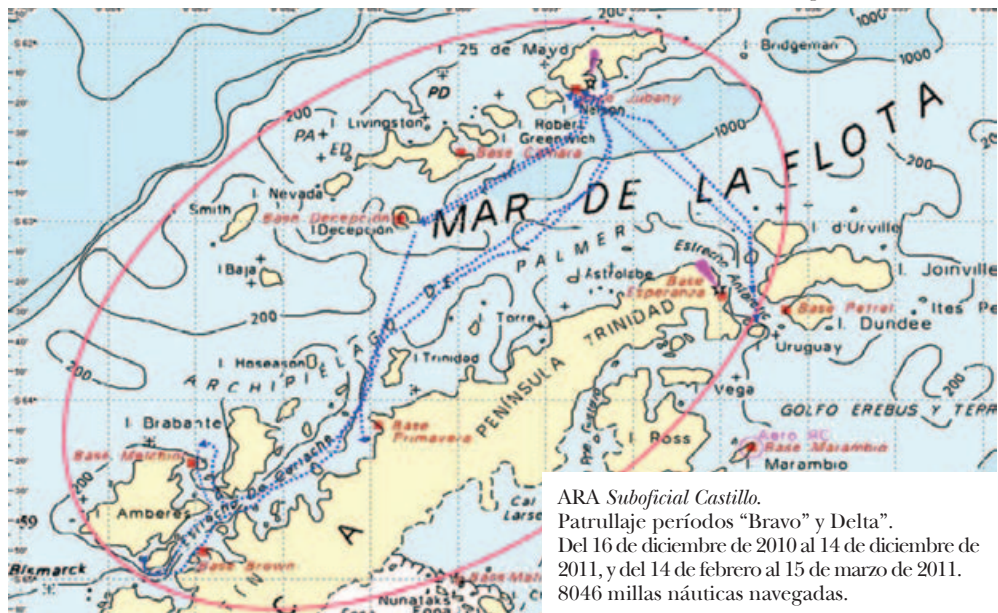
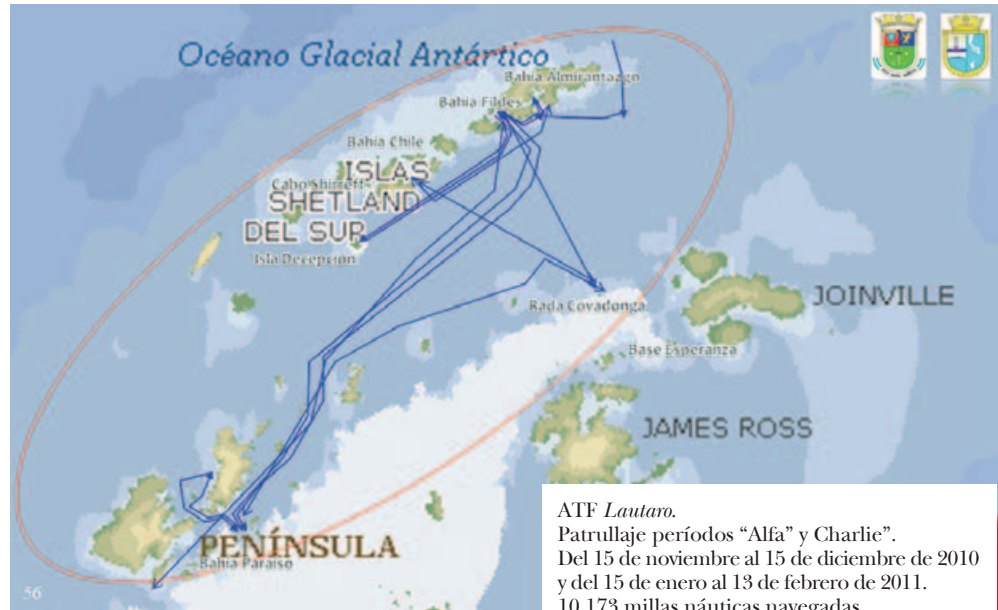
16 nudos

Autonomía:

6500 millas náuticas

Tripulación:

85 hombres



En total, el ARCH *Lautaro* navegó 10.173 Mn y permaneció fuera de su puerto base un total de 76 días, brindó apoyo a la comunidad antártica en diez bases y refugios e identificó en su derrota 52 buques y yates.

Respecto del ARA *Suboficial Castillo*, su derrota se resume como sigue: navegó 8046 Mn, estuvo 75 días sin volver a su base, identificó a 62 buques y yates y prestó apoyo a cinco bases y refugios antárticos. ■