

**SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO NACIONAL
SSARMAN
PLAN NACIONAL SAR MARÍTIMO
PNS**



**PROTOCOLO DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y APOYO
PARA LA EJECUCIÓN DE UNA OPERACIÓN DE
SALVAMENTO A GRAN ESCALA**

PROTOCOLO MRO

-2023-

Índice

	Pag.
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DEFINICIÓN MRO	4
3. OBJETIVO PROTOCOLO MRO	4
3.1 Objetivo General.....	4
3.2 Objetivos específicos.....	4
4. ALCANCE	5
5. REFERENCIA NORMATIVA	5
5.1 Instrumentos Internacionales.....	5
5.2 Normatividad Nacional.....	5
6. REQUERIMIENTOS MRO	6
6.1 Contexto.....	6
6.2 Enfoque Institucional.....	7
6.3 Problemas a Resolver ante la Ocurrencia de una MRO.....	7
6.4 Realidades de las MRO.....	8
6.5 Exigencias y Requerimientos Generales.....	8
6.6 Objetivos Operacionales en la Coordinación de una MRO.....	9
6.7 Otros Requerimientos y Prioridades a Tener en Cuenta en una MRO.....	9
6.8 Las MRO desde la Prevención hasta la Recuperación.....	10
6.9 Medidas de Seguridad y Control para una MRO.....	10
7. ARQUITECTURA DEL SISTEMA DE COMANDO EN UNA MRO	11
7.1 Organización.....	11
7.2 Principios del Sistema de Comando en una MRO.....	12
7.3 Conformación del Puesto de Mando Unificado.....	13
8. RESPONSABILIDADES Y TAREAS DE CADA ENTIDAD	14
8.1 Generalidades.....	14
8.2 Responsabilidades y Tareas de la Dirección General Marítima.....	14
8.3 Responsabilidades y Tareas de la Armada Nacional.....	15
8.4 Responsabilidades y Tareas de la UAE Aeronáutica Civil.....	15
8.5 Responsabilidades y Tareas de la UNGRD-SNGRD.....	16
8.6 Responsabilidades y Tareas de la Autoridad Mun/Dptal (CMGRD-CDGRD).....	16
9. OBSERVACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO	16
10. ADOPCIÓN	17

PROTOCOLO DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y APOYO PARA LA EJECUCIÓN DE UNA OPERACIÓN DE SALVAMENTO A GRAN ESCALA (MRO)

1. INTRODUCCIÓN

La operación de salvamento a gran escala (MRO) es un acontecimiento con pocas probabilidades de producirse, pero cuyas consecuencias son considerables, como los desastres en aeronaves o en buques de pasaje de gran tamaño; una MRO requiere que se preste auxilio inmediato a un gran número de personas en peligro; muy probablemente, los medios que estén a disposición de la autoridad SAR resulten insuficientes, debiendo recurrir a otros medios de otras entidades ya sean públicos o privados, nacionales o extranjeros; las MRO se consideran particularmente complejas, ya que además de salvar vidas, se requiere la intervención de diferentes especialidades del rescate y la respuesta ante emergencias; así como, un adecuado procesamiento de la escena con el fin de conservar las evidencias dentro del análisis y estudio de las causas del incidente.

Las entidades que intervienen en la atención de una MRO han de contar con la formación y capacitación necesaria para enfrentar estas responsabilidades de manera eficiente; así como también, estudiar sucesos MRO reales o similares como inundaciones, tsunamis, actos terroristas que permitan extraer experiencias y lecciones aprendidas para aplicar en la coordinación de una MRO.

Siendo importante contar con los medios SAR suficientes, es necesario que estos sean utilizados de manera organizada y eficiente; es por esto que, las Entidades que conforman el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional (SSARMAN) junto con las Entidades de Apoyo al Sistema deben estar previamente organizadas, coordinadas, articuladas, armonizadas y estandarizadas para que su actuación en el planeamiento y ejecución de una MRO sea eficaz.

Este Protocolo es el instrumento que permite armonizar, articular, coordinar y estandarizar a las entidades que actúan en una MRO, establece una organización, unas responsabilidades y tareas generales que deberán cumplir las diferentes entidades y personas que participan en el desarrollo de una MRO; una forma de verificar este cumplimiento es a través del planeamiento y ejecución de ejercicios MRO periódicos, con los cuales se busca afianzar el conocimiento del personal que participa en la operación, en la coordinación de la actuación como Sistema, en la formación y capacitación de los Coordinadores, y en la ejecución de los procedimientos del SSARMAN.

Para la implantación del Protocolo MRO, cada entidad del SSARMAN, tomará como complemento el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (Manual IAMSAR) y la Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias (ENRE).

2. DEFINICIÓN OPERACIÓN DE SALVAMENTO A GRAN ESCALA (MRO)

Una operación de salvamento se define como la operación que se realiza para recuperar a personas en peligro, prestarles auxilios médicos iniciales o de otro tipo, y transportarlas a un lugar seguro; en una operación de salvamento a gran escala (MRO) se requiere prestar auxilio inmediato a un gran número de personas en peligro, de tal forma que los medios que están normalmente a disposición de las autoridades SAR resultan insuficientes; por consiguiente, para estos casos, se deberá prever un incremento en la capacidad SAR; la cual se puede alcanzar de tres modos:

- Estar de acuerdo en compartir los medios SAR a nivel regional y/o internacional.
- Identificar medios SAR adicionales a nivel local, incluido en el sector de la pesca de la zona.
- Ampliar el tiempo de supervivencia proporcionando apoyo a las personas en peligro hasta que puedan ser rescatadas.

3. OBJETIVO DEL PROTOCOLO MRO

3.1. Objetivo General

Establecer las responsabilidades, tareas y actividades que deben desarrollar las entidades públicas y privadas que participan en el planeamiento y ejecución de una operación de búsqueda y salvamento a gran escala (MRO); así como también, establecer el esquema de organización que permita facilitar el control y la actuación coordinada, articulada, y estandarizada de esas entidades, incluyendo la atención simultánea de otras contingencias que se puedan presentar a la par de la MRO.

3.2. Objetivos específicos

- 3.2.1. Establecer las responsabilidades y tareas que deben efectuar las Entidades públicas y privadas que participan en una MRO.
- 3.2.2. Establecer los procedimientos para el control, la coordinación y la actuación de las diferentes entidades comprometidas en la atención de una MRO.
- 3.2.3. Establecer los procedimientos expeditos para la activación del Puesto de Mando Unificado (PMU) a nivel local(municipal) y nacional.
- 3.2.4. Establecer procedimientos que permitan reducir al mínimo los tiempos para la ejecución de las acciones y misiones establecidas en una MRO.
- 3.2.5. Proveer de una información general y unos conceptos básicos sobre las MRO, a los funcionarios de cada entidad participante en la operación.
- 3.2.6. Establecer directrices comunes para estandarizar la capacitación, entrenamiento y formación del personal que participa en una MRO; así como también en el planeamiento y ejecución de ejercicios MRO.

4. ALCANCE

El presente Protocolo para la Gestión, Coordinación y Apoyo en la Ejecución de una Operación de Salvamento a Gran Escala (Protocolo MRO) comprende el establecimiento de responsabilidades, la organización, tareas y directrices de coordinación y estandarización que las Entidades que conforman el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo (SSARMAN) deben atender durante el planeamiento y ejecución de una Operación de Salvamento a Gran Escala; también incluye las directrices comunes para la estandarización de la capacitación, el entrenamiento y el alistamiento del personal y de los medios con los que cuenta cada una de las Entidades que participan en una MRO.

5. REFERENCIA NORMATIVA

5.1 Instrumentos Internacionales

- 5.1.1. Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional, 1944 (Adoptado por la Ley 12 de 1947).
- 5.1.2. Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS 1974 (Aprobado por la Ley 8 de 1980).
- 5.1.3. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, SAR, 1979 (Aprobado por la Ley 10 de 1986).
- 5.1.4. Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento, Manual IAMSAR.

5.2 Normatividad Nacional

En el Protocolo se desarrollan normas consagradas en:

- 5.2.1 Decreto-Ley 2324 de 1984 “Por el cual se organiza la Dirección General Marítima y Portuaria”.
- 5.2.2 Decreto 1874 de 1979 Crea el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional.
- 5.2.3 Decreto 5057 de 2009 “Por el cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Defensa – Dirección General Marítima”
- 5.2.4 Ley 1523 de 2012 “Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones”.
- 5.2.5 Ley 1575 de 2012 “Por medio de la cual se establece la Ley General de Bomberos de Colombia”
- 5.2.6 Decreto 1294 de 2021 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil”.
- 5.2.7 Resolución 01866 del 29 de septiembre de 2020, RAC 212, 212.110-115-205-305 Apéndice 7 Manual de la Organización SAR, Plan de Operaciones de Salvamento a Gran Escala (MRO).

- 5.2.8 Decreto 1868 de 2021 “Por el cual se adopta el Plan Nacional de Contingencia frente a pérdidas de contención de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas”
- 5.2.9 Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias, ENRE 2015, Unidad Nacional de Gestión de Riesgo de Desastres UNGRD.
- 5.2.10 Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo PNS, firmado el 17 de marzo de 2022.

6. REQUERIMIENTOS PARA LA EJECUCION DE UNA MRO

6.1. Contexto

Con la creación del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional (SSARMAN), la Armada Nacional, la Dirección General Marítima y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, han liderado el esfuerzo para dar cumplimiento a los convenios internacionales de Búsqueda y Salvamento Marítimo SAR/79 y Seguridad de la Vida Humana en el Mar – SOLAS; desde la perspectiva operacional, el común denominador de los casos de Búsqueda y Salvamento en las áreas de responsabilidad operacional es de pocos individuos; sin embargo, los puertos del caribe colombiano, sumados a los aeropuertos internacionales que se encuentran en esta región, se convierten en un desafío tanto para la Armada Nacional y la Dirección General Marítima como para la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC; así mismo, el incremento de las rutas marítimas y aeronáuticas, en los últimos años, también han aumentado la probabilidad de ocurrencia de un escenario de salvamento masivo ya sea de una embarcación o de una aeronave en tránsito.

Las operaciones de salvamento masivo consisten en la respuesta a un incidente con una gran cantidad de personas en riesgo de perder la vida, una probable afectación medioambiental y pérdidas económicas de grandes proporciones que sobrepasan la capacidad de respuesta local; así mismo, suelen ocurrir de manera imprevista e involucran más de una especialidad del rescate y primera respuesta, en donde es necesario un abordaje integral de las probables consecuencias y disponer de un directorio de recursos externos que pueda ser activado en un evento dado. Si bien estas situaciones son de una baja probabilidad de ocurrencia, las consecuencias tienen el impacto más alto en términos de vidas humanas, afectaciones ambientales y económicas, así como el escrutinio público por el manejo de esta; adicionalmente, dada la naturaleza múltiple de la causa y su baja recurrencia, es muy difícil obtener unas lecciones aprendidas, por lo tanto, es clave prepararse en todos los ámbitos.

La Armada Nacional, la DIMAR y la UAEAC no son los únicos responsables de la atención de una MRO. La ocurrencia de este tipo de incidentes requiere que la respuesta sea coordinada, gestionada y organizada con las autoridades civiles nacionales y locales, las entidades con competencia en la gestión del riesgo, relaciones internacionales, búsqueda y rescate reconocidas por la ley, así como las empresas, grupos de apoyo y organizaciones públicas y privadas con competencias útiles en estas situaciones.

Todos los que intervengan en una operación de respuesta general a sucesos graves efectuada por distintos organismos, jurisdicciones y misiones y probablemente de varios países, necesitarán saber claramente quién está a cargo, las funciones generales de todos los que participan y cómo relacionarse con cada uno de ellos. Las Entidades SAR podrán ser responsables total o parcialmente de las diversas tareas de la MRO, y estarán en condiciones de coordinar a la perfección su labor con otro personal de respuesta bajo la dirección general de otra autoridad ajena o no a su organismo. Por consiguiente, es esencial que el mayor número posible de personal de respuesta a una MRO participe conjuntamente en la planificación y en la ejecución de esta.

La conducción operacional de la MRO es responsabilidad de la Armada Nacional; las entidades nacionales con capacidades de respuesta que puedan ser utilizadas en la MRO deben ser activadas por la correspondiente dependencia del Estado en coordinación con la ARC y en concordancia con lo establecido en la Estrategia Nacional de Respuesta a Emergencias (ENRE).

6.2 Enfoque Institucional

El presente protocolo MRO se considera una acción de respuesta de último recurso. Es fundamental que, a nivel de todas las instituciones y organizaciones involucradas, existan programas de prevención fuertes y permanentes que reduzcan la probabilidad de ocurrencia de la emergencia, a través de las buenas prácticas de seguridad. En estos casos, toda la ayuda disponible debe ser debidamente gestionada, coordinada y articulada.

6.3 Problemas a resolver ante la ocurrencia de una MRO

- 6.3.1 Establecer los canales de comunicación adecuados y con flujos de información eficientes para coordinar y sincronizar las acciones entre la escena, el puesto de mando, el mando superior y las autoridades civiles.
- 6.3.2 Evaluar la situación en el menor tiempo posible para determinar que se resuelve con los medios disponibles o que requiere solicitar otros recursos y/o el apoyo de otras entidades de orden nacional o internacional.
- 6.3.3 Coordinar y sincronizar de manera adecuada el uso de los recursos disponibles.
- 6.3.4 Integrar los recursos disponibles con los equipos de asistencia externa requeridos.
- 6.3.5 Obtener el panorama meteorológico como elemento fundamental del planeamiento de las operaciones.
- 6.3.6 Proyectar el sostenimiento de la operación en caso de que las condiciones de esta requieran que se extienda en el tiempo.
- 6.3.7 Manejar de manera adecuada al personal extranjero que se encuentre a bordo de las aeronaves o embarcaciones involucradas en el incidente.
- 6.3.8 Evitar que personas o embarcaciones no involucradas en el salvamento, interfieran o afecten las operaciones que se estén realizando.
- 6.3.9 Regular y controlar las acciones de los medios de comunicación que puedan obstruir el salvamento de personas o considerarse un riesgo para las operaciones.
- 6.3.10 Evitar el escenario en donde ocurran dos o más MRO al mismo tiempo en sitios aislados o como consecuencia del incidente inicial.

6.4 Realidades de las MRO

- 6.4.1 De acuerdo con las estadísticas nacionales del transporte marítimo o aeronáutico, permanentemente hay un buque, aeronave u operación que, en interacción con el medio ambiente marino o por efecto mismo de su desempeño, es una posible emergencia. De la adecuada gestión y planeación del sistema, dependen las consecuencias.
- 6.4.2 Ninguna organización está completamente preparada para responder ante una MRO. El éxito en la respuesta de una MRO depende de la acertada coordinación que se haga de los recursos disponibles, las capacidades adicionales de las autoridades civiles y militares y el apoyo del sector privado involucrado.
- 6.4.3 No rechazar el apoyo de los voluntarios y la comunidad local, estos deben ser articulados y coordinados con protocolos de actuación específicos y requisitos de competencia que garanticen su efectividad dentro de la respuesta.

6.5 Exigencias y Requerimientos Generales

Para hacer frente con eficacia a sucesos graves de este tipo, es preciso poner en práctica medidas a gran escala de manera inmediata, bien planeadas y cuidadosamente coordinadas, y valerse de los recursos y medios del Sistema y de diversas Entidades. Las exigencias y requerimientos generales de una MRO pueden ser los siguientes:

- 6.5.1 Desplegar urgentemente esfuerzos intensos y sostenidos para el salvamento de vidas humanas, al mismo tiempo y en el mismo lugar que importantes esfuerzos de protección del medio ambiente, protección de las personas y de los bienes.
- 6.5.2 Disponer rápidamente, en el momento y lugar oportuno, de gran cantidad de información para respaldar las iniciativas de intervención y atender a las necesidades de la prensa, la opinión pública y los familiares de las personas en peligro, cuyo número puede ascender a cientos o a miles.
- 6.5.3 La información del incidente que es manejada a través del correspondiente RCC, será administrada y controlada para garantizar el buen uso de esta, estableciendo un procedimiento y modelo de manejo que permita la protección de los datos personales de los involucrados, la condición, lesiones o afectaciones a las que hubiere lugar. Las entidades dentro del esquema de respuesta usaran como único conducto de información al RCC y/o la entidad o persona designada(s).
- 6.5.4 La información pública, boletines o comunicados de prensa que emite el correspondiente RCC, debe coordinarse y aprobarse previamente por las oficinas de comunicación de cada entidad del Sistema al interior del PMU.
- 6.5.5 La información que trata el punto anterior debe estar disponible, y debe intercambiarse libremente entre los proveedores de servicios de emergencia y las compañías marítimas o aeronáuticas u otras empresas directamente interesadas;
- 6.5.6 Disponer así mismo de numerosos medios de comunicaciones interconectados entre varias organizaciones, a diversos niveles, para procesar de manera fiable una enorme cantidad de información mientras dure la intervención.
- 6.5.7 Aumento inmediato y durante semanas, del número de empleados competentes en todas las organizaciones clave.

- 6.5.8 Aumento a niveles sin precedentes de las exigencias de equipo y de medios logísticos.
- 6.5.9 Provisión por adelantado de planes de contingencias flexibles a todos los niveles; así como también, será necesario llevar a cabo actividades operacionales y de planificación intensas e integradas en tiempo real durante toda la operación de salvamento.
- 6.5.10 Promover los espacios teóricos y académicos que permitan la interacción entre las entidades que tengan acciones dentro de la respuesta de las MRO.

6.6 Objetivos Operacionales en la Coordinación de una MRO

- 6.6.1 Salvar la vida de la mayor cantidad de personas involucradas en el incidente en el menor tiempo posible.
- 6.6.2 Evitar la afectación al medio ambiente ocasionada por los materiales peligrosos sujetos de derrame o vertimiento.
- 6.6.3 Proteger los bienes y propiedad involucrados en el incidente no solo por su alto costo, sino por el daño derivado de su hundimiento.
- 6.6.4 Reducir el tiempo de interferencia en el tráfico marítimo local, si la emergencia sucede en canales o bahías de alto flujo de embarcaciones.
- 6.6.5 Incorporar el protocolo de actuación y manejo de MRO, en otros planes relacionados con acciones terroristas, desastres mayores, emergencias marítimas o emergencias aeronáuticas.
- 6.6.6 Establecer una planeación institucional basada en riesgos que tenga alcance en los esfuerzos de preparación y respuesta.
- 6.6.7 Incorporar en los planes anuales de las entidades y organizaciones involucradas, los ejercicios de MRO como parte de los esfuerzos de preparación y respuesta.
- 6.6.8 Las MRO deben ser incluidas dentro de los procedimientos para las lecciones aprendidas.

6.7 Otros Requerimientos y Prioridades a Tener en Cuenta en una MRO

- 6.7.1 Reducir los riesgos ocasionados por la emergencia y los derivados de las acciones de rescate de víctimas.
- 6.7.2 Contener averías que incrementen la gravedad de la situación.
- 6.7.3 Contener la contaminación derivada del derrame de combustibles o el vertimiento de sustancias transportadas.
- 6.7.4 Gestionar y coordinar adecuadamente el tráfico marítimo o aeronáutico según sea el caso.
- 6.7.5 Coordinar la cadena logística para la intervención, estableciendo las prioridades de movilidad, almacenamiento, transporte, recepción, uso y retiro del material, equipos y ayudas necesarias en el manejo del incidente.
- 6.7.6 Establecer el esquema de asistencia médica de las personas involucradas en el incidente.
- 6.7.7 Establecer el esquema de manejo de las víctimas fatales.

- 6.7.8 Preservación del material probatorio de la escena para favorecer la investigación del incidente.
- 6.7.9 Gestión coordinada, reservada, organizada y pertinente de la atención pública, medios de comunicación e información general del incidente.

6.8 Las MRO desde la prevención hasta la recuperación

Desde la Armada Nacional, la Dirección General Marítima y la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil debe originarse la percepción de las MRO desde su etapa preventiva y de preparación, ver tabla 1. Actividades Generales de Prevención Protección, Respuesta y Recuperación, las cuales permiten organizar y ajustar los protocolos internos, capacidades y coordinaciones que deban ser efectuadas a la hora de responder ante la notificación de este tipo de emergencias. La gran cantidad de personas involucradas en el incidente, aunado al impacto que genera en la sociedad recibir este tipo de noticia, requiere que las organizaciones estén preparadas para el peor escenario posible. En este tipo de operaciones existe una premisa fundamental “ninguna MRO se parece a otra”, por tanto, Estado, autoridades, organizaciones responsables y hasta los voluntarios, deben estar preparados adecuadamente y contar con lo necesario para la respuesta.

Prevención	Protección	Respuesta	Recuperación
Todas las acciones necesarias para prevenir la ocurrencia de una MRO. Estas incluyen las acciones tomadas para la protección de la vida, el medio ambiente y la propiedad. Los involucrados en esta etapa, desarrollan programas y campañas que fortalezcan el conocimiento del riesgo como medida de mitigación.	Todas las acciones que permitan reducir la vulnerabilidad en la infraestructura crítica, embarcaciones o aeronaves, para determinar, mitigar, o neutralizar acciones u omisiones que puedan desencadenar un desastre mayor de origen natural o antrópico. La protección incluye el planeamiento, la alerta y acciones iniciales.	Actividades de primera instancia ante la notificación y ocurrencia de un incidente MRO. Involucra las acciones inmediatas para salvar vidas, proteger el medio ambiente y la propiedad, y resolver necesidades humanas básicas. Así mismo la ejecución de los planes de emergencia y protocolos disponibles para una MRO.	Son las acciones tomadas para la restauración y continuidad, una vez son rescatadas las personas y cuando el evento inicial no se considera un peligro. Así mismo todo lo relacionado con la recuperación del medio ambiente cuando ha existido algún tipo de afectación. En esta etapa deben ser elaboradas las lecciones aprendidas.

Tabla 1. Actividades Generales de Prevención Protección, Respuesta y Recuperación

6.9 Medidas de Seguridad y Control para una MRO

Las siguientes, entre otras, son las medidas de Seguridad y Control que se deben tener en cuenta y aplicar por las entidades y personas que van a participar en el planeamiento y ejecución de una MRO, así:

- 6.9.1 Contar con los elementos necesarios para desarrollar de manera segura la misión que le fue designada, esto incluye, entre otros, los medios de comunicación (principal y alternativo), los equipos y elementos de Seguridad Industrial, los equipos, elementos y material operacional necesario.
- 6.9.2 Antes de iniciar una misión, debe conocer los procedimientos y formatos que se van a utilizar, las medidas de seguridad, la información general de la situación, los pormenores y detalles de la misión; así mismo, toda esta información se debe transmitir al personal subalterno siendo claro en las responsabilidades de cada uno, la forma en la que se va a ejecutar la misión, los medios y el plan de comunicación, incluyendo cadena de mando.
- 6.9.3 Al iniciar la misión, el responsable de la ejecución de ésta, debe informar al responsable del control de la misión la hora de salida, la hora de llegada, y los resultados de la misión; se deberá mantener constante atención a las comunicaciones durante toda la misión.
- 6.9.4 Efectuar previamente a la ejecución de la misión, una reunión general con los subalternos, recabando el conocimiento y cumplimiento de las medidas de seguridad, procedimientos y responsabilidades.
- 6.9.5 Mantener la confidencialidad en el manejo de la información y responsabilidad en el uso de las comunicaciones y de las redes sociales.
- 6.9.6 Mantener actualizados los listados de contactos de cada Entidad y el correspondiente plan de comunicaciones MRO de cada Región SAR Marítima.

7. ARQUITECTURA DEL SISTEMA DE COMANDO EN UNA MRO

7.1. Organización

El Sistema de Comando de Incidentes para una MRO, corresponde a la integración de diferentes autoridades, organizaciones y dependencias con el fin de articular las capacidades, equipamiento, personal, protocolos, procedimientos y comunicaciones, en un esquema de coordinación operacional común, con la responsabilidad de administrar los recursos asignados en función de responder y controlar adecuadamente la ejecución de los objetivos operacionales establecidos para atender la MRO; la ejecución de una MRO se articula al marco de actuación para la respuesta a emergencias establecido en la Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias ENRE.

La ENRE tiene como objetivo establecer las acciones necesarias para garantizar efectividad de actuación interinstitucional en la respuesta nacional a emergencias y su articulación con la respuesta en los demás niveles del gobierno; en este Protocolo se acoge la organización establecida por la ENRE para la atención de una emergencia tanto a nivel local como nacional; en la organización creada por la ENRE se establecen los actores e instancias de coordinación, los niveles de emergencia y estructuras de intervención¹ que se requieren para la atención integral de una emergencia y por ende la atención integral de una MRO; en

¹ Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias ENRE. Capítulo 5 Marco de Actuación, pagina 46. UNGRD 2015.

este sentido es que, la Armada Nacional de manera paralela con el planeamiento y ejecución de la MRO informa a la Sala de Análisis Estratégico del nivel municipal o regional para que, de acuerdo con los procedimientos correspondientes, active el Puesto de Mando Unificado (PMU) de nivel local o solicite la activación del PMU de nivel Nacional.

7.2 Principios del Sistema de Comando en una MRO

7.2.1 Terminología Común

Teniendo en cuenta que en el desarrollo de una MRO se puede involucrar una embarcación o aeronave extranjera, la terminología, glosario de términos y definiciones utilizados en la operación serán los establecidos en el Manual IAMSAR; de esta forma se facilitará la actuación, la comunicación y la coordinación de los recursos nacionales y/o internacionales que asistan a la respuesta de la emergencia. Así mismo, las organizaciones involucradas deben incorporar dentro de su personal de comunicaciones, operadores con dominio del idioma inglés.

7.2.2 Alcance de Control

Dentro de lo establecido en los diferentes documentos sobre el Sistema de Comando de Incidentes, el alcance de control está orientado a los pequeños grupos de intervención. Sin embargo, dada la magnitud esperada en una MRO, el control será determinado por grupos o áreas de intervención bajo el mando de una unidad con la competencia específica.

7.2.3 Organización Modular

El sistema de Comando de una MRO, dada su magnitud, se considera como una intervención de nivel nacional, tanto desde la conducción política como operacional. De acuerdo con lo anterior, se establecen los siguientes niveles de organización de la MRO:

- a. Puesto de Mando Nacional.
- b. Puesto de Mando Unificado Local.
- c. Operaciones y Comando en el Lugar del Siniestro.

7.2.4 Comunicaciones Operacionales

Las comunicaciones operacionales se desarrollarán con los equipos y frecuencias de las Unidades principales y de apoyo que intervienen en la operación; la Armada Nacional establecerá el Plan de Comunicaciones correspondiente, en donde se establecerán las frecuencias y canales de comunicación, niveles de seguridad y demás información pertinente para el adecuado desarrollo de la MRO. Para el dispositivo en tierra, el cual se encuentra a cargo de la recepción y despacho de evacuados, se utilizarán las comunicaciones de las unidades de apoyo.

7.2.5 Consolidar el Plan de Acción del Incidente (PAI)

Las MRO se proyectan como operaciones extensas en tiempo y gasto de recursos. Su adecuada administración depende del orden y control que los involucrados aporten al incidente. Dentro del establecimiento del Puesto de Mando Unificado Local, debe nombrarse un escribiente que consolide, verifique y haga seguimiento de las instrucciones impartidas. La Armada Nacional como responsable del planeamiento y de la ejecución de la operación SAR Marítima, propondrá una agenda de Plan de Acción del Incidente para presentar en la primera reunión del PMU y/o Puesto de Comando que se establezca.

7.3 Conformación del Puesto de Mando Unificado

Una vez se tenga conocimiento de la emergencia y/o activación del Protocolo MRO, una vez se active el Puesto de Mando Unificado (PMU), los representantes o designados por cada entidad se desplazarán hacia las instalaciones del PMU; se tendrá en cuenta que para la coordinación de la MRO también deberá asistir al PMU, el siguiente personal:

7.3.1 PMU Nacional

- 7.3.1.1 Director de Operaciones de Navegación Aérea de la Aeronáutica Civil o quien designe,
- 7.3.1.2 Coordinador Nacional del Grupo SAR de la Aeronáutica Civil o quien designe,
- 7.3.1.3 Responsable del Área de Seguridad Integral Marítima y Portuaria de la DIMAR o quien designe,
- 7.3.1.4 Director de Atención de Emergencias (DADEM) de la Armada Nacional.

7.3.2 PMU Local (Municipal/Departamental)

- 7.3.2.1 Capitán de Puerto de la jurisdicción donde se presenta la MRO o quien designe,
- 7.3.2.2 Jefe del MRCC y del ARCC de la jurisdicción donde se presenta la MRO o quien designe,
- 7.3.2.3 Alcalde y Gobernador que corresponda de acuerdo con la jurisdicción donde se presenta la MRO o quien designe,
- 7.3.2.4 Secretario de Salud y/o Sanidad Portuaria y/o CRUE municipal y departamental correspondiente o quien designe,
- 7.3.2.5 Comandante de la Policía Nacional correspondiente a la jurisdicción donde se presenta la MRO o quien designe;
- 7.3.2.6 Los delegados de las Oficinas de Prensa y/o Comunicaciones Estratégicas de la Armada Nacional, Dirección General Marítima y UAE Aeronáutica Civil.
- 7.3.2.7 Las demás autoridades, entidades o responsables que el Coordinador de la PMU considere deban asistir.

7.3.3 Tareas Generales PMU

- 7.3.3.1 En esta primera reunión se establecerán los objetivos, metas y misiones específicas que debe desarrollar cada Entidad, se socializará: El plan de acción del incidente, el

plan de comunicaciones, las medidas de seguridad generales, las responsabilidades en la coordinación del tráfico marítimo y/o aéreo, la definición del Área SAR de la operación, las restricciones a la navegación, la definición de los procedimientos de evacuación y atención médica, las medidas de control y seguridad con el personal de supervivientes y personal del SSARMAN entre otras.

7.3.3.2 El coordinador del PMU permanecerá en sus instalaciones, en estas deberá contar con los medios de comunicación y control necesarios para la coordinación de la MRO; así mismo, a medida que se vaya desarrollando la operación podrá requerir otras entidades o retirar las que ya no se requieran dentro del PMU; así mismo, deberá mantener el registro de las acciones y misiones que se reporten al PMU; se podrán establecer reuniones periódicas de coordinación y control del avance de la MRO, con el personal que determine el Coordinador del PMU; el manejo de la información y comunicaciones públicas operacionales se efectuará de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 5 Comunicaciones Públicas del Plan Nacional SAR Marítimo.

8. RESPONSABILIDADES Y TAREAS DE CADA ENTIDAD

8.1 Generalidades

En el desarrollo de una MRO las diferentes entidades que intervienen en ella lo hacen de acuerdo con su jurisdicción y función, actúan dando cumplimiento a un plan de acción en el momento y circunstancias en que sea necesario; para la atención de una MRO se requiere que la actuación de cada Entidad este articulada, armonizada y coordinada con la actuación de las otras entidades; para facilitar esta actuación conjunta, es necesario estandarizar los procedimientos y la comunicación entre las entidades que van a participar en el Desarrollo de la MRO; así como también, tener en cuenta las responsabilidades de respuesta establecidas a cada Entidad en la ENRE.

8.2 Responsabilidades y Tareas de la Dirección General Marítima DIMAR

- 8.2.1 Las establecidas por la Ley y la Reglamentación correspondiente.
- 8.2.2 Regula dirige y controla el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional.
- 8.2.3 Se desempeña como punto de contacto de búsqueda y salvamento marítimo nacional e internacional.
- 8.2.4 Define el área marítima de la MRO.
- 8.2.5 En coordinación con la Armada Nacional efectúa las restricciones y control del tráfico marítimo en el área de la MRO.
- 8.2.6 Difunde los correspondientes mensajes y avisos a los navegantes.
- 8.2.7 Gestiona el listado de pasajeros y tripulantes del buque en emergencia, manteniendo la confidencialidad correspondiente.
- 8.2.8 En coordinación con la ARC apoya la ejecución de las actividades operacionales.
- 8.2.9 En coordinación con la ARC, lidera a las entidades públicas y privadas que puedan apoyar la ejecución de la MRO en el mar.

8.3 Responsabilidades y Tareas de la Armada Nacional ARC

- 8.3.1 Las establecidas por la Ley y la Reglamentación correspondiente.
- 8.3.2 Activa el Protocolo MRO e informa de esta activación al responsable de la Sala de Crisis Municipal/Departamental correspondiente.
- 8.3.3 Planea, coordina, controla y ejecuta la MRO, actúa como Comandante del Incidente.
- 8.3.4 Gestiona a través del PMU (Sala de Crisis) los aspectos logísticos y de seguridad para la ejecución operacional de la MRO, incluyendo el personal de apoyo y la gestión de apoyo internacional (Llamamiento Internacional), para esto toma como referencia lo establecido en la ENRE.
- 8.3.5 Gestiona y coordina la participación de las entidades de apoyo a la MRO.
- 8.3.6 Gestiona y coordina con DIMAR el control del tráfico marítimo en el área de la MRO.
- 8.3.7 En coordinación con la UAE AEROCIVIL efectúa el control y seguridad del tráfico aéreo (Civil) en el área de la MRO.
- 8.3.8 Gestiona a través del PMU (Sala de Crisis) la ubicación, la atención médica en tierra (física y psicológica), la atención médica especializada y la evacuación médica de los Supervivientes de la MRO; así como también, el correspondiente control y entrega a la autoridad correspondiente del personal fallecido.
- 8.3.9 Gestiona a través del PMU (Sala de Crisis) la ubicación y atención adecuada, así como la seguridad de los familiares del personal de supervivientes rescatados y fallecidos de la MRO.
- 8.3.10 Gestiona a través del PMU (Sala de Crisis) la seguridad del personal, infraestructura y medios que participan y/o se utilizan en la MRO.

8.4 Responsabilidades y Tareas de la UAE Aeronáutica Civil AEROCIVIL

- 8.4.1 Las establecidas por la Ley y la Reglamentación correspondiente.
- 8.4.2 Regula, dirige y controla el Servicio SAR Aeronáutico Nacional.
- 8.4.3 Se desempeña como punto de contacto de búsqueda y salvamento Aeronáutico nacional e internacional.
- 8.4.4 Coordina y planea con los Estados de FIR (Flight Information Region) adyacentes la cooperación y los requerimientos de los RCC, dando cumplimiento a lo establecido en los acuerdos operacionales SAR y teniendo en cuenta los requerimientos y necesidades establecidos en el Puesto de Mando Unificado (PMU).
- 8.4.5 Coordina la red de comunicaciones, otros medios móviles de comunicación de bandas privadas y de socorro adscritas a los RCC adyacentes, si fuese requerida de acuerdo al desarrollo y necesidades manifiestas por el PMU.
- 8.4.6 Coordina la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) de la OACI y la red fija aeronáutica (AFN) para su empleo por los ARCC, MRCC y MCC, con el fin de darle prioridad a los mensajes.
- 8.4.7 Coordina los equipos y tecnología disponible como el SAR Tracking System de Estados adyacentes para realizar revisiones satelitales de áreas insulares en los casos que así se requiera y se establezca por parte del PMU.
- 8.4.8 Cuando se trate de una MRO de una aeronave civil, gestiona y coordina con la ARC la atención de los medios de comunicación, familiares, entidades y personas afectadas, elabora los comunicados de prensa correspondientes no operacionales, atiende al público en lo de su competencia.

- 8.4.9 Gestiona y coordina con la ARC, las restricciones y control del tráfico aéreo en el área de la MRO.
- 8.4.10 Difunde los correspondientes mensajes y avisos aeronáuticos.
- 8.4.11 En coordinación con la ARC apoya la ejecución de las actividades operacionales.
- 8.4.12 En coordinación con la ARC gestiona la asistencia de medios públicos y privados para que apoyen la ejecución de la MRO.
- 8.4.13 En coordinación con la ARC gestiona la actuación de los Explotadores y de las entidades de apoyo en tierra.

8.5 Responsabilidades y Tareas de la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres UNGRD y del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres SNGRD

- 8.5.1 Las establecidas por la Ley y la Reglamentación correspondiente.
- 8.5.2 Activa la Sala de Crisis Nacional.
- 8.5.3 A través del PMU y en coordinación con la ARC gestiona las actividades de apoyo a la MRO a nivel departamental y municipal.
- 8.5.4 A través del PMU y en coordinación con la ARC gestiona el Llamamiento Internacional para la gestión de los apoyos Internacionales que requiera.
- 8.5.5 Articula la actuación de las entidades de nivel nacional, regional y municipal para la atención y apoyo a la MRO.
- 8.5.6 A través del PMU y en coordinación con la ARC articula la participación de las entidades de apoyo en tierra a la MRO.

8.6 Responsabilidades y Tareas de la Autoridad Correspondiente de Nivel Departamental/Municipal en los Concejos de Gestión del Riesgo de Desastres CDGRD-CMGRD

- 8.6.1 Las establecidas por la Ley y la Reglamentación correspondiente.
- 8.6.2 Activa el PMU municipal/departamental según corresponda.
- 8.6.3 A través del PMU y en coordinación con la ARC gestiona las actividades de apoyo logístico, legal y de seguridad de la MRO, incluyendo la atención de los familiares del personal que se encuentra en emergencia y de los fallecidos.
- 8.6.4 A través del PMU y en coordinación con la ARC gestiona la atención médica y/o evacuación para el personal de Supervivientes rescatados.
- 8.6.5 A través del PMU y en coordinación con la ARC gestiona la participación de las entidades de apoyo en tierra a nivel municipal y/o departamental.

9. OBSERVACIONES PARA LA IMPLANTACION DEL PROTOCOLO

- 9.1 Cada entidad del SSARMAN elaborará los procedimientos deducidos correspondientes que considere necesarios para el adecuado cumplimiento de este Protocolo; estos procedimientos deberán utilizar la fraseología estandarizada.

- 9.2 Cada entidad que hace parte del SSARMAN se esforzará para que los procedimientos que implante se encuentren armonizados con las demás entidades, de tal forma que la comunicación y actuación del SSARMAN sea continua.
- 9.3 Se deberán establecer procedimientos expeditos para corroborar la veracidad de las comunicaciones y alertas de emergencia-socorro que se reciban, antes de activar el Protocolo MRO.
- 9.4 Cada Entidad que hace parte del SSARMAN, para la elaboración de los procedimientos relacionados con este Protocolo, actuará de manera independiente y acorde con los Sistemas de Gestión y procedimientos internos que haya establecido para esto.

10. ADOPCION.

Se adopta el Protocolo MRO por parte de los representantes de la Dirección General Marítima, UAE Aeronáutica Civil, Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y Armada Nacional en reunión del Comité de Coordinación del Convenio Interadministrativo DIMAR-UAEAC 2019 efectuada el día ____ de _____ de **2023**; para constancia firman:

Por la DIMAR:

CF(R) Juan José Jiménez Beltrán
Coordinador SAR CTM ASIMPO

CN(RA) Silvio Arroyave Quintero
Responsable CTM -ASIMPO DIMAR

CN(R) Marco Antonio Olier Mendoza
Responsable ASIMPO DIMAR

Por la UNGRD:

PE Diana Corrales
Programa Nal. Búsqueda y Salvamento SMD

Dr. Sneyder Augusto Pinilla Álvarez
Subdirector para el Manejo de Desastres

Por la UAEAC:

Sr. Joan Camilo Silva Penagos
Grupo SAR UAE AEROCIVIL

Sr. Andrés Felipe Martínez Fajardo
Coordinador Nacional SAR

CR Juan Jose López Duque
Director de Operaciones Navegación Aérea

Por la ARC:

CF Carlos Fernando Martínez Mantilla
Jefe Div. Centro de Operaciones DIONA

CN Mauricio Andrés Quesada González
Director de Operaciones Navales