

DIARIO OFICIAL

Fundado el 30 de abril de 1864
Por el Presidente Manuel Murillo Toro
Tarifa postal reducida No. 56

DIRECTORA (e): **LEONOR ARIAS BARRETO**

MINISTERIO DEL INTERIOR

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

LEONOR ARIAS BARRETO

Gerente General (e)

Carrera 66 N° 24-09 (Av. Esperanza-Av. 68) Bogotá, D. C. Colombia
Conmutador: PBX 4578000.

e-mail: correspondencia@imprensa.gov.co

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

DECRETOS

DECRETO NÚMERO 0307 DE 2023

(marzo 3)

por el cual se adiciona el Título 8 a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto número 1070 del 2015, por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa, sobre el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial la conferida por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y en desarrollo de las Leyes 12 de 1947, 8ª de 1980 y 10 de 1986, y

CONSIDERANDO:

Que Colombia ha suscrito diversos tratados en materia de asistencia ante el peligro, salvamento, investigación de accidente y cooperación entre los que se destacan el Convenio de Aviación Civil Internacional, aprobado mediante la Ley 12 de 1947, el convenio Marítimo Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, aprobado mediante la Ley 8ª de 1980 y el Convenio Marítimo Internacional de Búsqueda y Salvamento (SAR), aprobado mediante la Ley 10 de 1986.

Que en cumplimiento de los convenios internacionales suscritos el Estado colombiano se ha comprometido, entre otras obligaciones, a proporcionar los medios de asistencia adecuados a las aeronaves en peligro dentro de su territorio, así como a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan.

Que en virtud de los principios de coordinación y colaboración previstos por el artículo 6 de la Ley 489 de 1998, la Dirección General Marítima (Dimar), la Armada Nacional (ARC) y la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil (UAEAC), deberán garantizar la armonía en el ejercicio de las respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales, entre ellos, el servicio de búsqueda y salvamento marítimo, de conformidad con los instrumentos internacionales aprobados, ratificados o adheridos por el Estado colombiano.

Que la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (UAEAC) y la Dirección General Marítima, suscribieron el 1º de octubre de 2019 un convenio interadministrativo con el objeto de aunar esfuerzos administrativos y técnicos, para estructurar, elaborar e implementar el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento que permita la organización, gestión y coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento en aguas jurisdiccionales, a través de una red de integración y ayuda mutua, propendiendo por salvaguardar la vida humana en el mar, dando cumplimiento a la legislación nacional y convenios internacionales.

Que según lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto número 1294 de 2021, *por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil)*, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, tiene como objetivo y competencia “*garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales para el crecimiento del transporte aéreo en Colombia.*”

Que en virtud de lo anterior, el Estado colombiano ha dotado de funciones específicas a las entidades competentes para el cumplimiento de las obligaciones asumidas con ocasión de la suscripción de tratados internacionales, propendiendo para fortalecer la Administración Marítima, la cual se ejercerá a través de las entidades que tienen dentro de sus competencias legales y reglamentarias el cumplimiento de obligaciones, responsabilidades y ejercicio de derechos respecto a los roles de Estado ribereño, de abanderamiento y rector del puerto, en consideración a los principios de derecho internacional reconocidos por la comunidad internacional.

Que la Parte 4 del Libro 2 del Decreto número 1070 de 2015 “*Decreto único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa*”, compila y racionaliza las normas de carácter reglamentario que rigen lo relacionado con la Dirección General Marítima, lo que hace necesario adicionar un título nuevo a dicha parte que desarrolle lo correspondiente con el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano.

Que en la memoria justificativa suscrita por el Coordinador del Grupo Legal Marítimo, el Responsable del Área de Seguridad Integral Marítima y Portuaria (ASIMPO) de la Dirección General Marítima, y el Asesor Jurídico del Despacho para el Viceministerio de Veteranos y del Grupo Social Empresarial del Sector Defensa (GSED), así como los estudios técnicos que sustentan el proyecto normativo, documentos que hacen parte integral del presente acto administrativo, se justifica la oportunidad y conveniencia de su suscripción.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1º. *Adición.* Adiciónese el Título 8 a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto número 1070 de 2015 “Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa”, en los siguientes términos:

como representante de la Unidad nacional y elegido mediante voto popular, quien debe tomarlas”.

Que en la misma Sentencia C-069 de 2020 la Corte concluye que “*la paz, como finalidad del Estado y como derecho individual y colectivo exige que las autoridades encargadas de mantener el orden público busquen preferencia/mente una salida negociada a los conflictos con las organizaciones al margen de la ley. Este deber supone que el legislador no restrinja injustificadamente las potestades presidenciales para buscar el diálogo. Con todo, a pesar de lo anterior, el deber de buscar una salida negociada no significa que el presidente no conserve una amplia discrecionalidad para determinar cómo, cuándo y con quién busca establecer diálogos, y cuándo debe usar el aparato coercitivo del Estado para proteger los derechos de las personas.*”

Sin embargo, el ejercicio de la discrecionalidad presidencial para mantener el orden público supone que el jefe de Gobierno cuente con todas las herramientas necesarias y suficientes para iniciar diálogos de paz cuando, y con quien, lo considere apropiado, sin necesidad del concepto previo y favorable de sus subalternos. Estos pueden y deben aconsejar al presidente, y proveerle todos los elementos de juicio necesarios para tomar una decisión. Sin embargo, en últimas, la decisión respecto del inicio de diálogos de paz con una organización al margen de la ley le corresponde única y exclusivamente al presidente como jefe de Estado y de Gobierno. Por lo tanto, al restringir la potestad que tiene el Presidente para buscar una salida negociada a los conflictos internos, la disposición demandada vulnera también los artículos 2º y 22 de la Constitución”.

Que es potestad constitucional del Presidente de la República decidir cómo, cuándo y con quiénes puede llevar a cabo diálogos y negociaciones para lograr el desarme y la desmovilización del Ejército de Liberación Nacional (ELN), como responsable de la preservación del orden público en toda la nación, y en tal medida el logro de la convivencia pacífica.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1º. *Negociaciones y diálogos.* Reconocer que el Gobierno nacional, en el ámbito de sus competencias constitucionales y legales, dado el reconocimiento político del Ejército de Liberación Nacional (ELN), como organización armada rebelde, se encuentra adelantando negociaciones y diálogos de carácter político dirigidos a obtener soluciones al conflicto armado, lograr la efectiva aplicación del Derecho Internacional Humanitario, el respeto a los derechos humanos, el cese de hostilidades y el pacto de acuerdos de paz tendientes a facilitar el desarme y la desmovilización del Ejército de Liberación Nacional (ELN).

Parágrafo. El presente reconocimiento se hace con sujeción a las normas legales vigentes, de manera que no modifica, altera, ni deja sin efectos las decisiones judiciales que se hubieren adoptado contra los miembros del ELN hasta la fecha, ni suspende los diferentes procesos judiciales que se adelantan contra ellos, ni las órdenes de captura vigentes. De igual manera, no impide que las autoridades judiciales correspondientes con posterioridad a esta declaración, inicien y culminen las investigaciones judiciales a que haya lugar, y adopten las decisiones que resulten pertinentes en el marco de la ley.

Artículo 2º. *Comunicación.* El Alto Comisionado para la Paz coordinará lo pertinente ante las autoridades competentes para comunicar el contenido de la presente resolución.

Artículo 3º. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de su expedición.

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 6 de marzo de 2023.

GUSTAVO PETRO URREGO.

TÍTULO 8 SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO NACIONAL COLOMBIANO

Artículo 2.4.8.1. Definiciones. Para efectos del presente título, se establecen las siguientes definiciones:

1. Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano: Se entiende como el conjunto de entidades, equipos, elementos y personas que actúan de manera coordinada y organizada para la adecuada atención de llamadas de emergencia o socorro que se presenten en la jurisdicción del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo Colombiano.

2. Búsqueda: Se entiende como la Operación coordinada normalmente por un centro coordinador de salvamento o un subcentro de salvamento, en la que se utilizan el personal y los medios disponibles del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano para localizar a personas en peligro.

3. Salvamento: Para efectos de este Decreto, se entiende como la Operación realizada por el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano para recuperar a personas en peligro, prestarles primeros auxilios, y transportarlas a un lugar seguro. Para efectos de esta normativa y de la doctrina operacional el término Salvamento equivale a Rescate.

4. Servicio de Búsqueda y Salvamento: Se entiende como el desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación, búsqueda y salvamento en una situación de peligro, incluido prestarles los primeros auxilios, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluidas aeronaves, buques y otras naves e instalaciones que colaboren en las operaciones.

Artículo 2.4.8.2. Objeto. Crear el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano, y establecer el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo Colombiano como el documento estructurador del Sistema.

Artículo 2.4.8.3. Ámbito de Aplicación. Lo previsto en el presente Título aplica al Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo Colombiano y a las entidades de apoyo a la operación SAR, dentro de las aguas marítimas colombianas.

Artículo 2.4.8.4. Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional. El Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano, estará conformado por:

1. La Dirección General Marítima (DIMAR), como responsable de la dirección, coordinación y control del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional.

2. La Armada Nacional (ARC), como responsable del planeamiento y ejecución operacional de la Búsqueda y Salvamento en el Área de Responsabilidad Operacional Marítima.

3. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil (UAEAC), como responsable de la dirección, coordinación y control del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico Nacional, conforme a lo establecido en el Reglamento Aeronáutico Nacional y demás normas correspondientes.

Parágrafo. Las entidades que conforman el Sistema se coordinarán y articularán de acuerdo con lo que se establezca en el Plan Nacional (SAR) adoptado por el presente decreto.

Artículo 2.4.8.5. Funciones Generales. El Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano, tendrá las siguientes funciones generales:

1. Recibir, acusar recibo y retransmitir notificaciones de emergencia o socorro al correspondiente Centro Coordinador de Salvamento.
2. Coordinar la búsqueda.
3. Coordinar el salvamento y transporte de los supervivientes a un lugar seguro.
4. Ofrecer asesoramiento médico, primeros auxilios o evacuación médica.
5. Las que se establezcan de manera específica en el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo PNS o en los manuales y planes operacionales correspondientes.

Artículo 2.4.8.6. Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo. Se establece el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo Colombiano como el documento que implementa las directrices generales de organización, operación, articulación, armonización y administración del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional colombiano. El Plan Nacional, deberá estar acorde con los instrumentos internacionales suscritos por Colombia y las normas nacionales especiales aplicables a las entidades que hacen parte del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional.

Parágrafo. El Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo Colombiano constituye un anexo del presente decreto, formando parte integral del mismo. Las actualizaciones de carácter técnico y operativo que se efectúen a dicho Plan, no implicarán modificación del presente decreto. La actualización del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo, se efectuará de acuerdo con el procedimiento que este mismo establezca para tal fin.

Artículo 2.4.8.7. Sujetos de Apoyo al Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional. Son todas aquellas personas naturales o jurídicas, del sector público o privado, que de conformidad con sus funciones y ante el requerimiento del Sistema, estén en condiciones de apoyar la ejecución adecuada de la operación SAR Marítima de

conformidad con las directrices generales establecidas en el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo Colombiano.

Artículo 2°. Vigencia y derogatorias. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 3 de marzo de 2023.

GUSTAVO PETRO URREGO

El Ministro de Defensa Nacional,

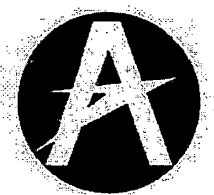
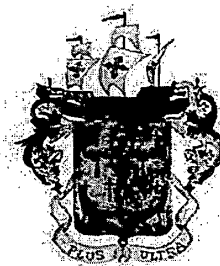
Iván Velásquez Gómez.

El Ministro de Transporte,

Guillermo Francisco Reyes González.

PLAN NACIONAL DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO

PNS



Año 2021

INTRODUCCIÓN

1. El Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo (PNS) colombiano es el documento que implementa las directrices generales de organización, operación, articulación, armonización y administración del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional (SSARMAN) colombiano; de él se derivan los manuales, planes y procedimientos subsidiarios que las entidades que conforman el Sistema deben estructurar para su eficiente operación y administración.

2. Para la estructuración y redacción del PNS colombiano se toma como referencia el Manual Internacional de los Servicios de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo (Manual IAMSAR) elaborado conjuntamente por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); así como también el marco jurídico nacional con el que se implantaron los Servicios SAR Marítimo y Aeronáutico en Colombia.

3. Acorde con el Manual IAMSAR, el PNS colombiano corresponde a la estructura administrativa necesaria para la adecuada implantación y prestación del Servicio SAR Marítimo que cada Estado debe establecer para dar cumplimiento a las prescripciones establecidas en el Convenio SOLAS y Convenio SAR de la OMI; en este sentido, la responsabilidad de cumplimiento del PNS recae en los Coordinadores SAR (SC).

4. El PNS colombiano respeta la organización, jurisdicción y doctrina de cada entidad que integra el SSARMAN, debe ser aprobado y firmado por el Director General de la UAE Aeronáutica Civil, el Director General de la Dirección General Marítima y el Comandante de la Armada Nacional.

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

I. OBJETIVO

El objetivo del PNS es organizar un adecuado y eficiente Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional (SSARMAN) colombiano, para facilitar la prestación del Servicio SAR Marítimo Nacional, la atención de las emergencias o llamadas de socorro SAR de manera coordinada, armonizada y acorde con la normativa nacional y los demás instrumentos internacionales emanados por las Organizaciones Internacionales.

II. FINALIDAD

1. Armonizar y articular las entidades que conforman el SSARMAN colombiano de acuerdo con las prescripciones y recomendaciones internacionales.

2. Gestionar de manera eficiente y oportuna las llamadas de socorro o notificaciones de emergencia, que se presenten en la jurisdicción del Servicio SAR Marítimo colombiano.

3. Establecer las directrices de actuación y coordinación entre las entidades del SSARMAN que permitan armonizar el planeamiento y la ejecución de la Operación SAR, el uso de las comunicaciones, la transmisión de información relacionada con la actuación SAR, e inclusive los procedimientos específicos de nivel institucional e interinstitucional y los subsidiarios que se desprendan de estos.

4. Establecer los lineamientos para la ejecución de la coordinación entre los Servicios SAR Marítimo y Aeronáutico colombiano, la actuación de las entidades de apoyo y la formación, capacitación y entrenamiento del personal que integra el Servicio SAR Marítimo.

III. ALCANCE

El presente Plan comprende las directrices generales necesarias para la implantación y organización del SSARMAN colombiano; así como, la elaboración de guías generales para la estructuración de los correspondientes planes y/o manuales organizacionales y operacionales de las Entidades que conforman el SSARMAN colombiano.

Adicionalmente, elaborar los respectivos procedimientos institucionales e interinstitucionales necesarios para la armonización de la actuación y la articulación como Sistema.

IV. PROCEDIMIENTO PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PNS

La actualización técnico-operacional del PNS se efectuará teniendo en cuenta el siguiente procedimiento;

1. El Coordinador SAR (SC) que corresponda, pone en conocimiento de las demás entidades que integran el SSARMAN la necesidad de efectuar la actualización del PNS exponiendo sus motivos.

2. Se efectúa el previo análisis por parte de cada entidad que integra el SSARMAN y en reunión con todas las entidades se aprueba la actualización del PNS y se procede a la firma por parte de cada una de las entidades que conforman el SSARMAN.

3. De estas actuaciones se deberá tener el registro documental y el acta(s) de la(s) Reunión(es) efectuada(s) para la aprobación de la actualización; para efectos de control, a cada entidad que integra el SSARMAN se le deberá enviar copia de estos documentos y acta(s).

V. PRINCIPIOS DE FUNCIONAMIENTO DEL SSARMAN

1. **Capacidad:** El SSARMAN será capaz de dar una respuesta eficaz y adecuada a las llamadas de socorro. Cada una de las entidades del SSARMAN se comprometen en tener la capacidad de actuar con rapidez ante un suceso, incidente o accidente SAR.

2. **Coordinación:** Una vez el SSARMAN sea informado de que una(s) persona(s), una aeronave o embarcación está(n) en peligro, en un área correspondiente a su jurisdicción o área de responsabilidad operacional, deberá atenderla de acuerdo con los procedimientos establecidos, así como también, en caso necesario, deberá encargarse de gestionar los apoyos, coordinación y/o requerimientos que necesite para el adecuado y rápido desarrollo de la operación de búsqueda y salvamento.

3. **Garantía:** El SSARMAN, en la medida de lo posible, garantizará que se preste auxilio a cualquier persona que se halle en peligro dentro de la jurisdicción o área de responsabilidad operacional marítima. Esto se hará sin distinción de la nacionalidad, credo, raza, situación jurídica de dichas personas, las circunstancias en que estas se encuentren o de cualquier otra distinción.

4. **Cooperación:** Siempre que sea necesario, y con sujeción al marco jurídico vigente, los Servicios SAR Marítimo y Aeronáutico se apoyaran entre sí, y cooperarán con los Servicios de Búsqueda y Salvamento Marítimo y Aeronáutico de los Estados que lo soliciten.

5. **Formación:** El SSARMAN contará con personal formado, calificado y certificado para desarrollar las diferentes actividades operacionales, logísticas y administrativas que forman parte del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional.

6. **Estandarización:** El SSARMAN buscará la adecuada armonización de todos los componentes del sistema en interacción con los diferentes actores involucrados en la operación SAR; se adoptará como documento estandarizador del Manual IAMSAR, del cual se podrán derivar los métodos y procedimientos para la planificación y ejecución de la operación SAR.

CAPÍTULO 2

ORGANIZACIÓN DEL SSARMAN

I. INTRODUCCIÓN

1. El Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional (SSARMAN) es el conjunto de acciones organizadas, armonizadas, articuladas y coordinadas que presta, de acuerdo con su jurisdicción y área de responsabilidad operacional, el Servicio SAR Marítimo Colombiano.

2. En Colombia, de acuerdo al marco jurídico vigente, le corresponde a la Dirección General Marítima, la organización, dirección y control del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo y a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

3. Para la organización y actuación del SSARMAN se toma como referencia las recomendaciones, el glosario de términos, las abreviaturas, los acrónimos y definiciones establecidos en el Manual IAMSAR y en los demás instrumentos internacionales aprobados por Colombia.

II. PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN DEL SSARMAN COLOMBIANO

1. La responsabilidad de la elaboración del Plan Nacional SAR (PNS) le corresponde a la Dirección General Marítima, como autoridad marítima nacional y como punto de contacto en Colombia de la Organización Marítima Internacional OMI.

2. El SSARMAN busca la armonización en la prestación del Servicio SAR Marítimo colombiano, respetando la autonomía y organización interna de cada una de las entidades que conforman el Sistema; para alcanzar esta armonización se establecen unas directrices y guías para estructurar la organización y la ejecución operacional del Sistema.

3. Con la organización del SSARMAN colombiano se busca alcanzar la eficiencia en la actuación, así como también aumentar la capacidad de respuesta para atender la emergencia SAR, para esto se considera primordial que cada entidad del Sistema implante adecuadamente unos procedimientos armonizados acordes con los instrumentos internacionales.

III. ORGANIZACIÓN DEL SSARMAN

A. Conformación del SSARMAN

El Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional, SSARMAN. Estará conformado por:

1. **La Dirección General Marítima (DIMAR)**, como responsable de la dirección, coordinación y control del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional.

2. **La Armada Nacional (ARC)**, como responsable del planeamiento y ejecución operacional de la Búsqueda y Salvamento en el Área de Responsabilidad Operacional Marítima.

3. **La UAE Aeronáutica Civil (UAEAC)**, como responsable de la dirección, coordinación y control del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico Nacional.

B. Esquema General del SSARMAN

En el esquema que se muestra en la figura 1, se resume la organización básica del SSARMAN; de los Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo (MRCC), y de las Regiones SAR en las que se encuentra dividido; esta organización será detallada en la Reglamentación, Manuales y Planes Operacionales subsidiarios del PNS que se establezcan; este esquema no excluye la aplicación del principio operacional de flexibilidad en la actuación.

C. Entidades de Apoyo al SSARMAN

1. Las Entidades de Apoyo permiten a los recursos operacionales de respuesta contar con personal y equipos adicionales a los que poseen cuando estos sean insuficientes para atender o cubrir las necesidades presentes, permitiéndole al planificador la ejecución eficaz de operaciones especiales como las Operaciones de Salvamento a Gran Escala (MRO).

2. Las Entidades de Apoyo al SSARMAN pueden ser de carácter público, privado o voluntarias, de alcance regional o nacional; los Coordinadores SAR (en adelante SC) deberán establecer acuerdos o convenios con estas entidades de apoyo a fin de poder utilizar sus medios y capacidades en la planificación y ejecución de las operaciones SAR en su correspondiente área de responsabilidad operacional.

3. En el Capítulo IV Actividades Operacionales del SSARMAN se establecen las disposiciones generales y específicas para la coordinación del apoyo, la coordinación operacional, la comunicación y el manejo de las Entidades de Apoyo.

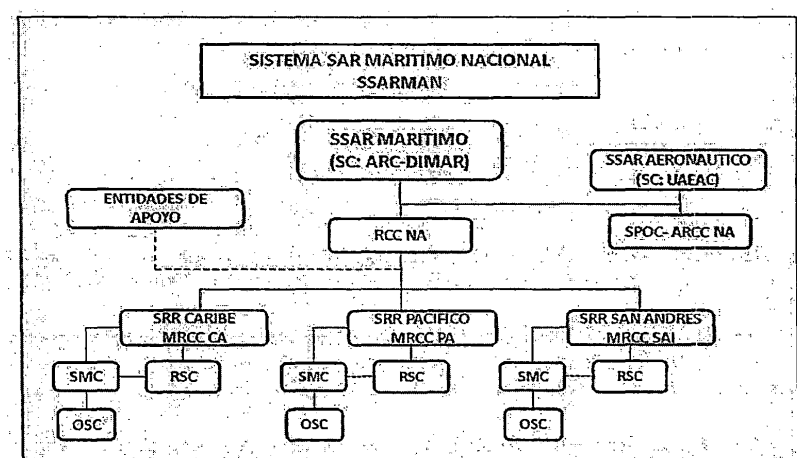


Figura 1. Esquema General SSARMAN

Convenciones

PNS: Plan Nacional SAR (Marítimo)

SPOC: Punto de Contacto SAR

SSAR: Servicio de Búsqueda y Salvamento (Marítimo-Aeronáutico)

SAR: Búsqueda y Salvamento

SSARMAN: Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional (Colombiano)

SC:	Coordinador SAR
RCC NA:	Centro Coordinador de Salvamento Nacional
RCC:	Centro Coordinador de Salvamento (Región, CA: Caribe, PA: Pacífico, SAI)
RSC:	Subcentro Coordinador de Salvamento (Para cada Subregión)
SMC:	Coordinador de la Misión SAR
OSC:	Coordinador en el Lugar del Siniestro
OMI:	Organización Marítima Internacional
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional
Sistema:	Se refiere al SSARMAN

IV. ADMINISTRACIÓN DEL SSARMAN

1. Las capacidades y dotaciones, así como los procedimientos y las funciones particulares de cada entidad que conforman el SSARMAN corresponden a las capacidades, funciones y dotaciones establecidas en las normas especiales correspondientes a cada entidad.

2. Las Entidades de responsabilidad administrativa y operacional que hacen parte del SSARMAN deberán elaborar los correspondientes manuales, planes y documentos subsidiarios o deducidos del PNS; estos no podrán ser contrarios a las disposiciones previstas en este Plan y en el marco jurídico vigente.

3. Cada SC podrá establecer planes periódicos para la verificación general del funcionamiento de su entidad dentro del Sistema, estos planes podrán coincidir con la programación de auditorías e inspecciones establecidas en cada entidad; para esto se establecerán los correspondientes procedimientos de acuerdo con la organización de cada entidad.

4. El presupuesto para gestión, mantenimiento y operación del SSARMAN corresponde al presupuesto de cada entidad, el cual deberá ser gestionado de acuerdo con el correspondiente procedimiento legal para atender sus responsabilidades SAR como parte del Sistema.

V. COMITÉ COORDINADOR SAR NACIONAL

1. Los instrumentos internacionales establecen la necesidad de implementar en los Estados Parte un Comité Coordinador SAR de nivel nacional con el fin de facilitar y supervisar el cumplimiento del Plan Nacional SAR.

2. De manera conjunta los SC podrán acordar el establecimiento del Comité Coordinador SAR Nacional, sus integrantes y su reglamento de funcionamiento.

3. En caso que se establezca un Comité Coordinador SAR Nacional, este deberá estar conformado por entidades gubernamentales relacionadas con la actuación SAR Marítima y con el cumplimiento de los convenios internacionales, será de carácter permanente y actuará como foro coordinador de las cuestiones SAR marítimas nacionales.

CAPÍTULO 3

FORMACIÓN, CAPACITACIÓN, Y CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL SAR MARÍTIMO

1. SOBRE LA ORGANIZACIÓN DEL PERSONAL DEL SERVICIO SAR MARÍTIMO

Para la eficiente organización del personal del Servicio SAR Marítimo, cada SC deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

1. **Definición de los Cargos.** Cuanto más claramente se definan las funciones y tareas de un puesto, mejor podrán definirse también las condiciones requeridas para él.

2. **Definición de las aptitudes.** Deben definirse las aptitudes y características individuales de la persona en cada puesto.

3. **Comprobación de las calificaciones.** Las aptitudes del candidato se comparan con las exigencias del puesto.

4. **Evaluación de la actuación.** Cuando los objetivos de un puesto son claros, la actuación del personal puede evaluarse mejor.

5. **Formación, calificación y certificación.** La calificación consiste en reunir las aptitudes necesarias. La certificación es el reconocimiento de la competencia general.

6. Perfeccionamiento continuo.

II. FOMENTO DEL PROFESIONALISMO EN EL SERVICIO SAR MARÍTIMO

1. Al ser preciso contar con una experiencia y un juicio importante para hacer frente a situaciones típicas SAR Marítimas, los conocimientos necesarios requieren que se invierta un tiempo considerable en dominarlos; en este sentido, la formación puede ser costosa; sin embargo, una formación defectuosa puede resultar todavía más costosa y producir una escasa eficacia operativa, que podría redundar en pérdidas de vida del personal SAR, de las personas en peligro y de medios muy valiosos. La calidad de la ejecución estará a la altura de la calidad de la formación.

2. La finalidad de fomentar el profesionalismo es alcanzar los objetivos del Servicio SAR, creando personas especializadas en la materia; es por esto que los respectivos Coordinadores del Servicio SAR Marítimo deberán verificar que su personal cuente con las calificaciones, certificaciones y experiencia correspondientes antes de asumir un cargo dentro del SSARMAN.

3. Cada SC deberá implementar los programas de formación, capacitación, calificación, certificación, entrenamiento y reentrenamiento del personal que hace parte del Servicio SAR siguiendo las recomendaciones y estándares internacionales correspondientes.

III. SOBRE LA FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN, Y SUS NIVELES EN EL SERVICIO SAR MARÍTIMO

La formación y la capacitación son esenciales para la actuación y la seguridad de las personas. El SSARMAN tiene por objeto salvar a quienes se encuentren en peligro siempre que se pueda. La formación y la capacitación reducen los riesgos para el personal y sus medios, adicionalmente permite garantizar la eficiencia de las operaciones. Esta preparación debe ser capaz de permitirles efectuar estimaciones de riesgo bien fundadas contribuyendo a conseguir que los profesionales que la hayan recibido, junto con los valiosos medios con que cuentan, continúen disponibles para futuras operaciones.

A. Necesidad de la Formación SAR Marítima

1. En general todos los integrantes del Servicio SAR Marítimo necesitan alguna formación y/o capacitación tanto para desempeñar cargos administrativos como operativos; pero de manera especial, se requiere una formación mínima para desempeñarse como SC, Coordinadores de la Misión de Búsqueda y Salvamento (SMC) y/o Coordinadores en el Lugar del Siniestro (OSC).

2. El personal que integra las unidades o medios operativos que necesita formación y capacitación son:

- Los RCC y RSC.
- Las Unidades aeronáuticas.
- Las Unidades marítimas.
- Las Unidades terrestres.
- Las Unidades especializadas.
- Los Depósitos de suministro.

3. El personal que integra las unidades o medios administrativos que necesita formación son:

- El Coordinador SAR (SC).
- El Jefe de Centro Coordinador Nacional/Regional.
- El Director de Centro Coordinador Nacional/Regional.
- El Jefe de un RCC.
- El Director de un RCC.
- El Jefe de un RSC.
- El Jefe de un Puesto de Alerta.

B. Directrices para la Formación, Capacitación y Entrenamiento

1. El Servicio SAR Marítimo cuenta con unidades de formación, capacitación, entrenamiento y/o escuelas de formación, capacitación y entrenamiento, (en adelante Escuelas), encargadas de efectuar la formación, capacitación, calificación, entrenamiento y reentrenamiento del personal que hace parte del Servicio SAR Marítimo.

2. Los SC son los responsables de la adecuada y eficiente formación, capacitación y certificación de su personal; así mismo, cada una de las Escuelas en coordinación con los Jefes de los RCC podrán efectuar el seguimiento a los procesos de evaluación, calificación, certificación, entrenamiento y reentrenamiento del personal que ya hace parte del Servicio SAR Marítimo.

3. Entre las Escuelas se podrán realizar intercambios de experiencia y posibles acuerdos de cooperación nacional e internacional que permitan desarrollar cursos de manera conjunta o realizar intercambios estudiantiles para complementar el programa de formación del personal SAR.

C. Niveles de Formación, Capacitación y Evaluación del Personal SAR Marítimo

1. Para efectos de planeamiento; organización y control, el servicio SAR Marítimo deberá establecer unos niveles de formación, capacitación, calificación y evaluación para sus funcionarios; se tendrá en cuenta para el establecimiento de estos niveles la antigüedad y experiencia de cada uno; así como, los cargos que desempeña o desempeñará dentro del Servicio, como pueden ser Administrativos, Operativos y/o de Dirección, entre otros.

2. Se sugieren los siguientes niveles de formación, capacitación, entrenamiento, evaluación, calificación y certificación del personal que va a ser o hace parte del Sistema SAR Marítimo, así:

- Nivel de Dirección y Coordinación.
- Nivel de Ejecución y Operación.
- Nivel Básico.

3. Con el fin de facilitar la estandarización, articulación y apoyo entre los Servicios SAR Marítimos y Aeronáuticos se sugiere que todos los procedimientos de formación, capacitación y entrenamiento del personal SAR marítimo, así como la evaluación, calificación y certificación que efectúan las Escuelas del Servicio SAR Marítimo estén acordes con las recomendaciones y guías establecidas por la OMI y la OACI.

IV. ENTRENAMIENTO, EJERCICIOS Y SIMULACROS

A. Entrenamiento

1. La formación, capacitación, evaluación, calificación y certificación del personal del Servicio SAR Marítimo no termina, debe estar en continua verificación y seguimiento para beneficio del personal y del mismo Sistema, por lo tanto, cada Entidad deberá establecer los correspondientes procedimientos de entrenamiento y reentrenamiento del personal para mantener los niveles adecuados de competencia de cada uno; esta actividad se efectuará en coordinación con los Jefes de los MRCC.

2. Las Escuelas del Servicio SAR Marítimo deberán diseñar los procedimientos descritos en el punto anterior, estos mismos deberán ser verificados dentro de las inspecciones y/o auditorías que cada entidad planea y ejecute a su organización.

B. Ejercicios y Simulacros

La adecuada planeación, ejecución y programación de ejercicios y simulacros es importante para garantizar y mantener las competencias del personal que hace parte del SSARMAN. En este sentido cada entidad que conforma el Sistema, dé manera individual o conjunta, deberán efectuar la planeación, ejecución y programación de ejercicios y/o simulacros conjuntos como mínimo una vez al año.

C. Lecciones Aprendidas

Las Escuelas del Servicio SAR Marítimo deberán establecer una sección y/u oficina encargada de efectuar el análisis de casos SAR sobresalientes o de características especiales con el fin de que sea estudiado por esta sección de tal forma que se puedan establecer las observaciones, aspectos para mejorar del Sistema y/o las lecciones aprendidas que puedan llevar a la modificación y/o perfeccionamiento de los procedimientos operacionales, de comunicación, administrativos, formación, capacitación y/o certificación dentro del SSARMAN.

CAPÍTULO 4

ACTIVIDADES OPERACIONALES DEL SSARMAN

I. LA OPERACIÓN SAR

1. La Armada Nacional será responsable de la ejecución de las actividades operacionales de Búsqueda y Salvamento en su área de responsabilidad operacional marítima, para esto deberá establecer los manuales y/o planes operacionales con sus respectivos procedimientos institucionales e interinstitucionales, que permitan estandarizar su ejecución y la coordinación de apoyo con el Servicio SAR Aeronáutico Nacional, las entidades de apoyo y demás organizaciones que puedan contribuir al esfuerzo SAR.

2. Las operaciones SAR marítimas se realizarán bajo control centralizado del correspondiente Jefe de RCC y/o RSC marítimos o quien este designe, quien deberá tener en cuenta para la toma de decisiones frente a un suceso SAR y/ o la ejecución de la Operación SAR, las fases de emergencia y las etapas operacionales establecidas en el Manual IAMSAR.

II. EJECUCIÓN DE LA OPERACIÓN SAR

Directrices Generales:

1. Cuando el SSARMAN, toma conocimiento de una emergencia real o potencial, la información recopilada y las medidas iniciales que se adopten son a menudo de una importancia crítica para el éxito de las operaciones. Se debe dar por sentado que en cada suceso hay supervivientes que van a necesitar ayuda y cuyas posibilidades de supervivencia disminuyen a medida que pasa el tiempo, es por-esto que el éxito de una operación SAR marítima depende de la velocidad a la que esta se planea y se lleve a cabo; en este sentido, se deberán establecer los procedimientos para recopilar y evaluar información a fin de determinar la naturaleza de la situación de socorro, la fase de la emergencia de que se trate y las medidas que han de adoptarse.

2. Se deberán estructurar unas guías operacionales y de comunicaciones para que los Jefes de los MRCC, subsidiariamente y de acuerdo con las características geográficas de cada Región SAR, sus capacidades y medios, establezcan los procedimientos de actuación SAR correspondientes para su región.

3. El Sistema deberá gestionar que los MRCC o MRSC, en cada jurisdicción, estén en condiciones de recibir toda la información necesaria para evaluarla a fondo, tomar inmediatamente una decisión sobre las medidas que procede adoptar y activar inmediatamente los medios de búsqueda y salvamento, para que sea posible:

- localizar, prestar auxilio y rescatar a personas necesitadas de socorro en el menor tiempo posible; y
- utilizar cualquier aporte que puedan realizar aún los supervivientes para que se les pueda rescatar mientras estén en condiciones de hacerlo.

4. El Sistema deberá establecer entre el Servicio SAR Marítimo y el Servicio SAR Aeronáutico los procedimientos operacionales o protocolos correspondientes para coordinar el apoyo a la ejecución de la operación SAR marítima cuando así se requiera; incluyendo los

procedimientos o protocolos de seguridad operacional, de comunicación e intercambio de información que sean necesarios.

5. Cuando se trate de una emergencia de una aeronave que amariza en el Área de Responsabilidad Operacional Marítima de la Armada Nacional, por razones humanitarias, esta entidad efectuará el planeamiento y ejecución de la operación SAR marítima de esa aeronave; lo anterior sin detrimento de la responsabilidad que ostenta la Aeronáutica Civil como Coordinador del Servicio SAR Aeronáutico; en este sentido la Armada Nacional comunicará los avances y resultados de la misma al correspondiente Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico (ARCC).

III. REQUERIMIENTO DE LAS COMUNICACIONES SAR MARÍTIMAS

Directrices Generales:

1. El personal SAR marítimo, los supervivientes, los MRCC y en general los medios del SSARMAN deben poseer medios de comunicación para poder ser remitentes y destinatarios de información SAR; Los SC deberán hacer los esfuerzos al alcance para suministrar los equipos y elementos esenciales de comunicación para recibir señales de alerta en caso de peligro. En este sentido es que el SSARMAN deberá atender los requerimientos de comunicación y/o señales de socorro de los Sistemas Mundiales de Socorro y Seguridad Marítima y Aeronáutica (Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), y Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS)).

2. Las comunicaciones necesarias para el Servicio SAR Marítimo incluyen todos los medios disponibles, en este sentido cada SC deberá disponer de unos mínimos medios adecuados de comunicación que permitan facilitar rápidamente la información sobre alertas al RCC, a fin de que este pueda enviar sin demora Unidades de Salvamento (SRU) y otros recursos a las áreas de búsqueda y mantener un contacto bidireccional con estas unidades y con las personas en peligro.

3. La organización SAR puede recibir llamadas de alerta acerca de una situación de peligro real o probable, ya sea directamente o a través de puestos de alerta. Estos puestos son medios que retransmiten las alertas de socorro al RCC correspondiente el cual decide el tipo de acción a seguir; en este sentido, cada SC deberá implementar procedimientos estandarizados de comunicación para que las llamadas de socorro que reciban por cualquier medio sean remitidas inmediatamente al RCC correspondiente, para que inicie los respectivos procedimientos operacionales.

4. Los se deberán establecer y coordinar con las diferentes entidades que conforman el SSARMAN y las entidades de apoyo al Sistema, las frecuencias de comunicación, la localización de las estaciones de comunicación y/o de los puestos de alerta, los equipos disponibles y las capacidades de estos, toda esta información será registrada en el correspondiente Plan SAR Operacional; así mismo, se deberán elaborar los procedimientos de comunicación interinstitucional que permita remitir la información de cualquiera de los medios disponibles al Servicio SAR Marítimo.

IV. ENTIDADES DE APOYO Y GRUPOS PARTICULARES DE APOYO VOLUNTARIO A LA OPERACIÓN DEL SSARMAN

A. Introducción

1. El Sistema deberá estandarizar y determinar el alcance de las Entidades de apoyo y los Grupos particulares de apoyo voluntario.

2. Las Entidades y Grupos particulares de apoyo permiten a los recursos operacionales de respuesta contar con personal y equipos adicionales a los que se poseen cuando estos son insuficientes para atender o cubrir las necesidades presentes, permitiéndole al planificador la ejecución eficaz de operaciones especiales como las MRO.

3. Los SC raramente tienen bajo su mando todos los recursos disponibles para las operaciones SAR; por consiguiente, tal vez tengan que establecer acuerdos con otras entidades, grupos particulares u otros organismos u organizaciones a fin de poder utilizar tales recursos.

B. Directrices Generales para las Entidades y Grupos Particulares de Apoyo

1. El Sistema deberá establecer y estandarizar con cada una de las Entidades y Grupos particulares de apoyo los mecanismos legales pertinentes donde se establezca claramente el compromiso de apoyo, las tareas o acciones específicas a efectuar dentro de la operación SAR

2. Una vez se establezcan los mecanismos legales pertinentes se deberá proceder a elaborar los protocolos y procedimientos específicos para la ejecución del apoyo a la operación SAR marítima, estableciendo el alcance de la entidad o grupo particular de apoyo; los protocolos y procedimientos deberán incluir, entre otras:

- La información general y específica de la situación y de la actividad que se solicita.
- Medios y frecuencias de comunicación.
- Gestión del riesgo.
- Otras unidades participantes.
- Patrones de búsqueda.
- Plan de Salvamento.

3. En los acuerdos o protocolos interinstitucionales que se establezcan con las Entidades y Grupos particulares de apoyo se deberá incluir el compromiso de implantar los procedimientos internos que soportan la ejecución del apoyo a la operación SAR marítima,

así como propender por la formación y capacitación de su personal en las actividades SAR; esta formación y capacitación deberá ser coordinada con el Servicio SAR marítimo y estar acorde con lo establecido en las prescripciones internacionales.

4. Se deberá anexar a los correspondientes planes y/o manuales operacionales del Servicio SAR Marítimo copia de cada uno de los acuerdos, o protocolos interinstitucionales efectuados con las Entidades y Grupos particulares de apoyo.

5. El SC y el Comité Nacional SAR, cuando este se active, velará por la realización e implementación de acuerdos y/o protocolos interinstitucionales con las Entidades y Grupos particulares de apoyo.

6. En caso de que una entidad del SSARMAN ya cuente con acuerdos o protocolos de actuación con cualquier Entidad y/o Grupo particular de apoyo, tal como se establece en el punto 1 de esta sección, no afectará el cumplimiento del mismo o la actualización de este si se considera necesario.

7. Cada Jefe de RCC deberá verificar que en su RCC se tenga un listado actualizado de las Entidades de Apoyo con las cuales se ha realizado algún mecanismo legal de cooperación y apoyo para que una copia de este sea incluida en los correspondientes Planes Operacionales.

V. REGISTROS, BASES DE DATOS E INFORMACIÓN DE APOYO

A. Introducción

1. El análisis estadístico de la información es importante para conocer y documentar las necesidades externas e internas de un Sistema SAR. Conocer el número de vidas salvadas, el número de personas asistidas y el volumen de pérdidas de bienes materiales evitadas puede ser muy útil cuando se dispone de recursos limitados. Las estadísticas del programa SAR tienden a subestimar el esfuerzo nacional SAR total porque dicho sistema ordinariamente no conoce todos los incidentes surgidos o la asistencia prestada.

2. La obtención de datos SAR debería comprender, por lo menos, el número total, o una cantidad, de:

- a) Sucesos.
- b) Respuestas.
- c) Misiones.
- d) Vidas salvadas.
- e) Vidas perdidas.
- f) Personas a las que se ha prestado otro tipo de ayuda.
- g) Valor de los bienes perdidos.
- h) Valor de los bienes recuperados.
- i) Pérdida de bienes evitada.
- j) Tiempo invertido en las misiones.

3. Estos datos deberían referirse también a los tipos de medios SAR participantes, tipos de unidades ayudadas y distribución geográfica de los casos SAR. Entre otros tipos de datos útiles figuran los medios de alerta, métodos para localizar a la persona o bienes en peligro, naturaleza y causa del suceso, distancia de la costa, tamaño de las unidades asistidas, y asistencia prestada. Para facilitar el análisis, estos datos deberían ser codificados e insertados en una base de datos informatizada para facilitar su gestión y utilización.

4. Un objetivo claramente declarado de los se deberá ser la mejora constante del rendimiento del SSARMAN. Uno de los métodos para fomentar dicho objetivo consiste en el establecimiento de metas, que permitan medir el grado de éxito conseguido mediante datos clave de funcionamiento. Estos datos deberán recogerse, analizarse y publicarse regularmente; de manera que cada interesado pueda determinar el rendimiento total del Sistema y la forma en que su rendimiento contribuye al logro de las metas establecidas.

5. Los tipos de datos recopilados, la metodología de su recopilación y los métodos de cálculo de los costes SAR deben ser los mismos año tras año para que arrojen resultados precisos.

B. Necesidad del Registro de las Operaciones SAR Marítimas y de la Gestión de las Bases de Datos del SSARMAN

1. El Servicio SAR Marítimo necesita contar con un registro de las operaciones SAR para mejorar métodos, evaluar errores (cuando los hubiere) y disponer de estadísticas, de forma que los se puedan gestionar el Sistema. Dicho registro deberá incluir información facilitada por los supervivientes.

2. Cuando el Servicio SAR Marítimo mantenga archivos informatizados de los casos SAR, deberá extraerse la información necesaria de cada operación SAR con el fin de alimentar las bases de datos que permitan efectuar futuros análisis.

3. Toda la información relativa a un suceso SAR específico deberá guardarse en una carpeta (virtual o física) fácilmente identificable cuando esté archivada, dejándose en manos de los directores SAR el periodo de tiempo que deberá mantenerse archivada esta información.

4. La Gestión de la información SAR será efectuada por cada SC de acuerdo con sus requerimientos y situaciones particulares, para esto se deberá establecer el procedimiento correspondiente, de tal forma que se garantice la creación de bases de datos, se facilite su consulta y la elaboración de la estadística requerida.

C. Directrices Generales

1. Los SC del Servicio SAR Marítimo de manera conjunta establecerán un sistema unificado de registro, archivo y manejo de la información generada en el desarrollo de las operaciones SAR Marítimas; así mismo, deberán establecer los correspondientes grados de clasificación y manejo de esta información acorde con lo establecido en las normas y la ley.

2. Los SC del Servicio SAR Marítimo de manera conjunta establecerán los procedimientos de generación de datos., análisis de estos datos y generación de estadística de tal forma que se convierta en el insumo para la gestión del Sistema y la toma de decisiones.

3. Los SC del Servicio SAR Marítimo de manera conjunta propenderán por la sistematización de la información generada, la creación y alimentación de bases de datos de manera automática, de tal forma que se facilite la gestión de esta información, el acceso a esta y la generación de estadística.

4. Los SC del Servicio SAR Marítimo de manera conjunta gestionarán un informe anual de balance de los resultados obtenidos durante ese año; en este se presentará al Comité Nacional SAR (cuando este se active) los resultados de su actuación, acciones relevantes, conclusiones, recomendaciones y la proyección de necesidades y requerimientos para el próximo año.

5. Cuando existan solicitudes de entrega de información, con ocasión de peticiones que versen sobre el desarrollo de las operaciones SAR Marítimas, estas deberán cumplir los requisitos contenidos en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), atendiendo el grado de clasificación de la misma, al momento de la entrega o rechazo.

CAPÍTULO 5

COMUNICACIONES PÚBLICAS

I. INTRODUCCIÓN

1. La gestión de las comunicaciones públicas es un elemento importante en el desarrollo de la operación SAR Marítima y por esto es parte integrante del SSARMAN. De ahí que deba ser objeto de un examen y una planificación adecuada. Si los medios de comunicación, periodistas y líderes de opinión, en adelante medios, no obtienen información de primera mano, intentarán obtenerla de otras fuentes, generalmente no oficiales. Lo que podría dar lugar a la desinformación por el insumo de datos imprecisos, incorrectos o engañosos que obstaculizarían el beneficio de la sociedad y condicionarían la opinión pública a inquietudes, especulaciones y mal interpretaciones innecesarias.

2. Dado que las operaciones de búsqueda y salvamento son públicas, es importante que la información difundida sea correcta; por lo tanto, el Servicio SAR Marítimo tiene la responsabilidad de garantizar que se dé una imagen fiel de la realidad. Como primera fuente de información el Servicio SAR Marítimo debe anticiparse a la situación mediática e informar los hechos a las partes interesadas y público objetivo presentando una postura de autoridad y conocimiento, control de la situación y transparencia.

3. Los SC del Servicio SAR Marítimo de manera conjunta establecerán los lineamientos para el manejo de las comunicaciones públicas durante el desarrollo de las operaciones SAR en el que se determinen las responsabilidades y procedimientos para la preparación y respuesta a entrevistas, la redacción de comunicados de prensa, la entrega de reportajes, la atención de entrevistas y el manejo de medios en general.

II. DIRECTRICES GENERALES

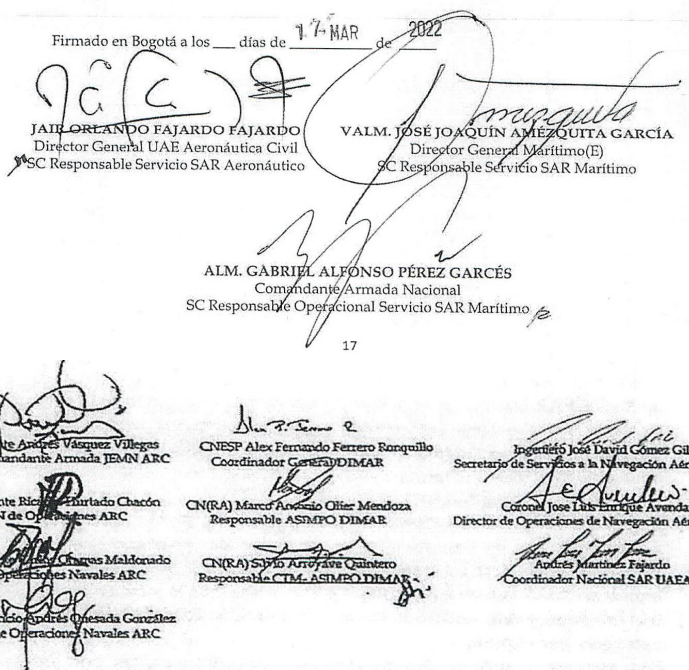
1. La Armada Nacional es la entidad responsable de la coordinación y ejecución de la operación SAR marítima; por lo tanto, a través de los Jefes de los MRCC y dependiendo del caso particular, serán responsable de atender los medios de comunicación, redactar los comunicados de prensa y difundir la información oficial del desarrollo de la operación SAR que se conduce.

2. La persona o unidad encargada de los medios de comunicación se podrá designar previamente con el fin de que se encargue de establecer los procedimientos correspondientes para las comunicaciones públicas, así mismo deberá contar, en caso necesario, con el personal capacitado y entrenado para el adecuado cumplimiento de esas funciones y responsabilidades, igualmente se le deberá suministrar los equipos y materiales que requiera.

3. Esta persona o unidad deberá efectuar las coordinaciones con los medios de comunicación locales, nacionales y/o internacionales para transmitir o retransmitir la información que el SC considere debe ser emitida por los medios de comunicación y será la única autorizada para difundir la información referida a la lista de pasajeros y tripulantes.

4. Las comunicaciones y/o entrega de información debe ser clara, concisa, precisa, coherente y cierta; por lo tanto, antes de entregarla a los medios debe ser verificada, es por esto que se deben utilizar todas las formas y tecnologías que se encuentren al alcance en ese momento para mostrar las pruebas y evidencias del esfuerzo que se está haciendo incluso por encima de los resultados adversos.

5. Los SC del Servicio SAR Marítimo de manera conjunta o individual establecerán dentro de sus manuales y planes operacionales una sección o espacio dedicado a este capítulo, incluyendo entre otros la descripción de su organización, cargos, responsabilidades, planes específicos para la atención de situaciones especiales MRO y demás procedimientos de actuación.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20233040007805 DE 2023

(febrero 27)

por medio de la cual se hace un nombramiento en período de prueba y se da por terminado un nombramiento provisional.

El Ministro de Transporte, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales en especial las conferidas por el literal g) del artículo 61 de la Ley 489 de 1998, artículo 2.2.5.1.1. y artículo 2.2.5.3.4 del Decreto 1083 de 2015 modificado por el Decreto 648 de 2017, y el artículo 1° del Decreto 1338 de 2015, y

CONSIDERANDO:

Que los artículos 23 de la Ley 909 de 2004 y 2.2.5.3.1 del Decreto 1083 de 2015 modificado por el artículo 1° del Decreto 648 de 2017, establecen que los empleos de carrera administrativa en vacancia definitiva se proveerán en período de prueba con las personas seleccionadas mediante el sistema de mérito.

Que en la planta de personal del Ministerio de Transporte existe el empleo de carrera administrativa Auxiliar Administrativo Código 4044, Grado 13, ubicado en el Grupo Estratégico de Comunicaciones del Despacho del Ministro, el cual fue provisto mediante nombramiento provisional a la señora Eliana Patricia Segura Pérez mediante Resolución número 0000006 del 3 de enero de 2018.

Que la Comisión Nacional del Servicio Civil (CNSC), mediante el Acuerdo número 0282 del 03 de septiembre de 2020, convocó a proceso de selección en la modalidad de ascenso y abierto para proveer las vacantes definitivas pertenecientes al Sistema General de Carrera Administrativa del Ministerio de Transporte, el cual se identificó con el número 1429 de 2020.

Que a su vez, el parágrafo 3° del artículo 24 del Acuerdo número 0282 de 2020 indica que, “para los empleos con vacantes localizada en diferentes ubicaciones geográficas o sedes, la escogencia de la vacante a ocupar por cada uno de los elegibles se realizará mediante audiencia pública, de conformidad con las disposiciones del Acuerdo número 0166 de 2020, adicionado por el Acuerdo número 236 de la misma anualidad, o del que lo modifique o sustituya”.

Que la Comisión Nacional del Servicio Civil (CNSC) expidió la Resolución número 9903 del 26 de julio de 2022, por medio de la cual conformó y adoptó la lista de elegibles para proveer catorce (14) vacantes del empleo denominado Administrativo Código 4044, Grado 13, identificado con el código OPEC 144853, modalidad abierto del Sistema General de Carrera Administrativa de la planta de personal del Ministerio de Transporte, ofertado en el proceso número 1429 de 2020, la cual quedó en firme el día 4 de agosto de 2022 de la Comisión Nacional del Servicio Civil (CNSC), radicada en este Ministerio bajo el número 20223031498832 del 5 de agosto de 2022.

Que a través de Resolución número 20223040052665 del 1° de septiembre de 2022, se nombró en período de prueba al señor Jorge Hernán Martínez Delgado, identificado con cédula de ciudadanía número 14609809, en el cargo de carrera administrativa de la planta de personal del Ministerio de Transporte, Auxiliar Administrativo Código 4044,

Grado 13, asignado al Grupo Estratégico de Comunicaciones del Despacho del Ministro de Transporte, ubicado en la ciudad de Bogotá.

Que el anterior nombramiento en período de prueba fue comunicado mediante oficio radicado MT número 20223041049451 de fecha 12 de septiembre de 2022, al señor Jorge Hernán Martínez Delgado; quien mediante comunicación con radicado MT número 20223031823822 indicó: “(...) actualmente me encuentro radicado en la ciudad de Cali, en la cual se encuentra mi esposa y mis dos hijos pequeños de 7 y 4 años respectivamente, esta es la razón principal por la cual no puedo aceptar el nombramiento para el empleo en la ciudad de Bogotá ...”

Que, por lo anterior, a través de Resolución número 20223040068965 de fecha 17 de noviembre de 2022, se derogó el nombramiento en período de prueba efectuado del señor Jorge Hernán Martínez Delgado, en el empleo de carrera administrativa Auxiliar Administrativo Código 4044, Grado 13, ubicado en el Grupo Estratégico de Comunicaciones del Despacho del Ministro de Transporte de la Entidad.

Que el referido acto administrativo número 20223040068965 de fecha 17 de noviembre de 2022, fue registrado por el Ministerio de Transporte en el módulo de reporte de novedades en el portal SIMO 4.0 de la Comisión Nacional del Servicio Civil, el día 22 de noviembre de 2022.

Que la Directora de Administración de Carrera Administrativa de la CNSC, a través del módulo de reporte de novedades del portal SIMO 4.0, el día 13 de diciembre de 2022, autorizó al Ministerio de Transporte: “...el uso de la lista de elegibles con el fin de proveer tres (3) vacantes con los siguientes elegibles con ocasión a la Derogatoria de nombramiento de tres (3) elegibles, a través del Módulo de reporte de novedades en el Portal SIMO 4.0: ... Leidy Johana Sapia Cardona 1035859053 ... Vale la pena indicar, que en la posición siete (7) se encuentran ubicados once (11) elegibles, los cuales se relacionan en la tabla anterior y quienes obtuvieron el mismo puntaje, razón por la cual la Entidad deberá dar aplicación a los criterios de desempate establecidos en el artículo 11 del Acuerdo número 0165 del 12 de marzo de 2018, expedido por la CNSC a fin de determinar quién será nombrado(a) en la vacante. Una vez realizado el proceso de desempate, su resultado debe ser informado a esta Comisión.”

Que de acuerdo con lo anterior y según acta de reunión de desempate realizada el 27 y 29 de diciembre de 2022, la señora Leidy Johana Sapia Cardona, de acuerdo a su puntuación en las Competencias Funcionales y Competencias Comportamentales, y finalmente, por el sistema de sorteo, ocupó el tercer lugar dentro de la lista de la posición 7 de la lista de elegibles de la Resolución número 9903 del 26 de julio del 2022.

Que igualmente en la referida acta se indica que “Seguidamente se informó a los elegibles la ubicación de los cargos a proveer, quienes por consenso eligieron las siguientes plazas: ... Grupo Estratégico de Comunicaciones / Bogotá D. C./ Leidy Johana Sapia Cardona.”

Que conforme lo anterior, corresponde proveer el empleo de carrera administrativa de la planta de personal del Ministerio de Transporte denominado Auxiliar Administrativo Código 4044, Grado 13, ubicado en el Grupo Estratégico de Comunicaciones del Despacho del Ministro del Ministerio de Transporte y en consecuencia dar por terminado el nombramiento provisional efectuado a la señora Eliana Patricia Segura Pérez, mediante Resolución número 0000006 del 3 de enero de 2018.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Nombrar* en período de prueba a la señora Leidy Johana Sapia Cardona identificada con cédula de ciudadanía número 1035859053, en el empleo de carrera administrativa de la planta global del Ministerio, Auxiliar Administrativo Código 4044, Grado 13, ubicado en el Grupo Estratégico de Comunicaciones del Despacho del Ministro del Ministerio de Transporte, según la parte motiva del presente acto.

Parágrafo El período de prueba de que trata el presente artículo tendrá una duración de seis (6) meses contados a partir de la fecha de posesión, al final de los cuales se procederá conforme lo establece el numeral 5 del artículo 31 de la Ley 909 de 2004.

Artículo 2°. Como consecuencia de lo establecido en el artículo primero de la presente resolución, dar por terminado el nombramiento en provisionalidad efectuado mediante Resolución número 0000006 del 03 de enero de 2018, a la señora Eliana Patricia Segura Pérez, identificada con cédula de ciudadanía número 52196646, en el empleo Auxiliar Administrativo Código 4044, Grado 13, ubicado en el Grupo Estratégico de Comunicaciones del Despacho del Ministro del Ministerio de Transporte.

Parágrafo. La terminación del nombramiento provisional prevista en el presente artículo, operará a partir de la fecha en que la persona nombrada en período de prueba, de acuerdo al artículo primero de la presente resolución, tome posesión del empleo. Dicha situación será informada por la Subdirección del Talento Humano del Ministerio de Transporte.

Artículo 3°. *Informar* a la señora Leidy Johana Sapia Cardona, que dentro del término de diez (10) días hábiles deberá manifestar su aceptación o rechazo al presente nombramiento en período de prueba, y deberá tomar posesión del empleo dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la aceptación del nombramiento, de conformidad con lo establecido en los artículos 2.2.5.1.6 y 2.2.5.1.7 del Decreto 1083 de 2015, modificados por el artículo 1° del Decreto 648 de 2017.