

LA BÚSQUEDA Y RESCATE EN LOS RÍOS Y ESTUARIOS NAVEGABLES, EMPLEANDO LOS MEDIOS DE FUERZAS ARMADAS, CUYA RESPONSABILIDAD CORRESPONDE A LA AUTORIDAD MARÍTIMA

Firmo Rolando Cedeño Cedeño* y René Vásquez

Academia de Defensa Militar Conjunta, Sangolquí, Ecuador

*Autor de correspondencia: fcedeno@armada.mil.ec

Recibido 02 de diciembre 2018, aceptado después de revisión al 06 de diciembre 2018

RESUMEN

La organización del sistema SAR marítimo en el Ecuador, está a cargo de la Autoridad Marítima Nacional y lo ejecuta a través del Comando de Guardacostas y las Capitanías y Direcciones Regionales de los Espacios Acuáticos, apoyadas por las unidades y repartos navales. Como parte de sus obligaciones, deben realizar los Informes de cumplimiento del plan de búsqueda y rescate activado para cada evento, los mismos que son enviados a la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), para posteriormente, mediante boletines y ruedas de prensa, ser difundidos en medios televisivos y escritos locales y/o nacionales, las cuales hacen énfasis al esfuerzo realizado en las tareas de búsqueda, rescate y salvamento. El Comando Conjunto a través de sus Fuerzas, posee personal capacitado y medios disponibles que pueden colaborar en forma conjunta para realizar la búsqueda y rescate en todo el territorio nacional, ríos, aguas interiores, mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva, tanto continental como insular. Sin embargo, inicialmente se pudo determinar que actualmente no se cuenta con un plan o normativa que permita el empleo coordinado de los medios de las FFAA para búsqueda y rescate, por lo que la investigación estuvo orientada a analizar la búsqueda y rescate en los ríos y estuarios navegables, empleando los medios de Fuerzas Armadas, cuya responsabilidad corresponde a la Autoridad Marítima nacional.

Palabras clave: SAR marítimo, ríos, estuarios, unidades navales, Autoridad Marítima Nacional, plan, normativa

ABSTRACT

The organization of the maritime SAR system in Ecuador is in charge of the National Maritime Authority and is executed through the Coast Guard Command and the Captaincies and Regional Directions, supported by the naval units and their distributions. As part of their obligations, they need to conduct the compliance reports of the search and rescue plan activated for each event, the same that are sent to the National Directorate of Aquatic Spaces (DIRNEA). This occurs for later, through newsletters and press conferences, being disseminated in local and / or national television and written media, which emphasizes the effort made in search, rescue and rescue tasks. The Joint Command through its Forces, has trained personnel and available means that are able to collaborate in a joint way to perform the search and rescue throughout the national territory, rivers, inland waters, territorial sea, contiguous zone and exclusive economic zone, both continental as an island. However, there is no plan or regulation that allows the coordinated use of the Armed Forces for search and rescue, so the current study has been aimed in the analysis of the search and rescue in navigable rivers and estuaries, using the means of Armed Forces, whose responsibility corresponds to the national Maritime Authority.

Keywords: maritime SAR, rivers, estuaries, naval units, National Maritime Authority, plan, regulations

INTRODUCCIÓN

Los servicios de Búsqueda y Salvamento comprenden en el ejercicio de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación, asistencia médica, evacuación de una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos o privados. Las misiones de Búsqueda y Rescate aéreo se realizan tanto en el mar como en tierra, por lo que la comunicación y la coordinación entre las instituciones encargadas de brindar auxilio, son indispensables. Los pasos o elementos que conforman la institución de Búsqueda y Salvamento generalmente son la planeación, organización, integración, dirección y control (Damianovich, 2013). Las primeras unidades de Búsqueda y Salvamento surgieron durante la Segunda Guerra Mundial, derivadas de la necesidad de rescatar a las tripulaciones de aeronaves derribadas en combate. La primera operación de búsqueda y rescate registrada en la historia, ocurrió en el siglo XVII, cuando un barco holandés que salió de Texel (Holanda) rumbo a Batavia (Indonesia) y que transportaba mercancías y ocho cofres de plata, naufragó al sur de Ledge Point, 107 km al norte de Perth, Australia. Justo antes que se hundiera el navío, dos buques fueron enviados inmediatamente para la búsqueda y el rescate de las víctimas, pero las tripulaciones de ambos buques fracasaron, debido a malas condiciones climáticas. Como resultado final, once hombres y un barco se perdieron durante la búsqueda (Silva, 2013). Debido a estos acontecimientos y con el pasar del tiempo, se fueron presentando diferentes eventos que requerían este tipo de actividades de una manera especializada, cuyos métodos y procedimientos han logrado mejorarse de manera significativa, gracias a los logros y avances, dejando en claro que los nuevos descubrimientos en tecnología han sido imprescindibles para su desarrollo. Con una constante innovación se ha efectuado mejoras en los procedimientos con el propósito de garantizar el hecho de seguir salvando vidas (Herrera, 2009). Por esa razón el año 1951, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), creó el departamento de Búsqueda y Salvamento SAR. El cual se rige por medio del Anexo 12 de OACI, a su vez recomendó a sus Estados miembros, la implementación sistemática de éste departamento a cada Estado miembro. Búsqueda y Salvamento (SAR), por sus siglas en inglés (Search and Rescue), es el ente, que supervisa, comunica, coordina, presta asistencia médica en una situación de peligro y se encarga de salvaguardar a las personas en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados. Sin embargo, no todos los países miembros adoptan los métodos recomendados por la OACI, debido a que muchos países no cuentan con la capacidad económica y financiera para adoptar todas las directrices que la OACI recomienda (OMI, 2012). El desarrollo de las operaciones SAR, permitió a organismos internacionales, establecer la diferenciación de este esfuerzo dividiéndolo en general en dos tipos de operaciones, complementarios entre sí; el primero en el ámbito aeronáutico el cual es manejado por la OACI, y el segundo en el ámbito marítimo a cargo de la Organización Marítima Internacional (OMI) (Dirección General de Aeronáutica Civil, 2013).

El Convenio de 1979, adoptado en la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, celebrada en Hamburgo, tuvo por objeto elaborar un plan internacional de búsqueda y salvamento, de modo que, independientemente del lugar en donde ocurra un accidente, el salvamento de las personas que necesiten auxilio sea coordinado por una organización como parte de un sistema regional, que en caso de ser superado y cuando sea necesario, reciba la cooperación de otra organización de búsqueda y salvamento vecina. Los países que firmaron el Convenio, entre los cuales consta el Ecuador, están obligados a garantizar que se tomen medidas para la creación de servicios de búsqueda y salvamento adecuados en sus aguas costeras (OMI, 2012). Al mismo tiempo que se efectuaba la revisión del Convenio de Búsqueda y Rescate, la OMI

y la OACI elaboraban en forma conjunta el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR), publicado en tres volúmenes que versan sobre organización y gestión, coordinación de las misiones y Medios móviles, creando un sistema mundial eficaz para prestar servicios de Búsqueda y Rescate a las personas que viajan en avión o en barco y que puede ser consecuente con las iniciativas que adopten los Estados para prestar y mejorar los servicios SAR. Es importante mencionar que el Anexo 12 del Convenio de la OACI y de la OMI sobre búsqueda y salvamento marítimos, constituyen los principales documentos para establecer las prescripciones del servicio SAR a nivel mundial (OMI, 2012).

Las disposiciones estatales para los servicios SAR deberían considerarse como parte de un sistema de seguridad mundial. A tal fin, los Estados que se ocupan de una extensión terrestre o una zona oceánica puedan cooperar para utilizar todos los recursos disponibles y ayudar a las personas en peligro. Según regulaciones internacionales, los encargados de la ejecución de los planes de búsqueda y rescate tanto en los espacios marítimos y en el ambiente aéreo, son la DIRNEA y la Dirección de Aviación Civil (DAC), que deben emplear sus recursos y realizar las coordinaciones generales para socorrer a las víctimas de las emergencias que se originan a lo largo del territorio nacional terrestre y marítimo. De acuerdo a lo que establece la Convención del Mar parte II sección 1 y 2, parte IV y VI, el manual OACI y el plan SAR de la Organización Marítima Internacional que regulan la actividad marítima de los cuales el Ecuador es signatario, y con el objeto de brindar un servicio público como es la seguridad marítima y el precautelar la vida humana en el mar y ríos del país, se requiere atender las necesidades de seguridad de los pescadores artesanales y gente de mar en general, durante sus actividades en el mar, estuarios y ríos; a través de un plan de búsqueda y rescate conjunto, que permita brindar una respuesta adecuada y oportuna.

Dentro de la normativa del empleo conjunto de los medios militares, existe los planes militares de defensa del territorio nacional y el plan defensa interna, que articulan el empleo coordinado de los medios con que cuentan las FFAA. Por lo que la investigación, en aplicación con lo que establece la doctrina militar conjunta, busca establecer el empleo coordinado de medios humanos y materiales de las tres ramas de las Fuerzas Armadas, para atender los requerimientos de búsqueda y rescate marítimo y fluvial, concordante con los nuevos espacios marítimos jurisdiccionales ecuatorianos establecidos en la CONVEMAR, lo que permitiría al Director Regional de los Espacios Acuáticos, emplear de forma conjunta los medios disponibles de las Fuerzas Armadas para la búsqueda y rescate en los ríos y estuarios, responsabilidad de la autoridad marítima en el territorio nacional.

MATERIALES Y MÉTODOS

Para la elaboración de la investigación se empleará el Método Deductivo el cual permitió obtener las conclusiones de un caso particular enfatizando en la teoría, modelos teóricos, etc., antes de recoger datos empíricos (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014). Por la naturaleza de los objetos se empleó la investigación exploratoria, la misma que fue utilizada como primer acercamiento científico a un problema, se utilizó cuando el problema aún no fue abordado o no fue suficientemente determinado (Álvarez & Sierra, 2012). De acuerdo al grado de generalización se empleó la investigación acción, la misma que tuvo como propósito generar cambios de la realidad estudiada y no colocó énfasis en lo teórico, buscó unir la investigación con la práctica a través de la aplicación (Bernal, 2013). Por otro lado, se empleó la investigación bibliográfica, para conocer el sistema de búsqueda y rescate marítimo y el desarrollo de esta actividad en el

marco de responsabilidad en las áreas jurisdiccionales. La búsqueda, recopilación, organización, valoración, crítica e información bibliográfica sobre este tema específico tuvo un valor importante para el investigador. También se realizó la observación para conocer, de forma directa, el objeto de estudio para luego describir y analizar situaciones sobre la realidad estudiada (Albert, 2013). Método descriptivo, analítico sintético. Analítico: De que se componen los sistemas de búsqueda y rescate marítimo. Sintético: Cómo funcionan en las diferentes áreas de responsabilidad. Instrumento de trabajo: ficha de registro con características técnicas (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014). Técnicas de observación: Estudio uni-variable o descriptivo. Esquema de propuesta de mejoramiento. Fuentes primarias: Entrevistas a ex Directores Regionales de los Espacios Acuáticos. Fuentes secundarias: Internacionales, Plan de Búsqueda y Rescate. SAR, de la OMI, Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos IAMSAR, Organización Marítima Internacional OMI, Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS, Nacionales, Plan Militar de Defensa del Territorio Nacional y el Plan Defensa Interna “Escudo” Agenda Política de la Defensa, Manual de Doctrina Conjunta, Marzo – 2014, Plan Nacional de Búsqueda y Rescate de la Dirección General de Aviación Civil (DAC) (Albert, 2013).

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

MARCO CONTEXTUAL DE LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO A NIVEL INTERNACIONAL

Plan de Búsqueda y Rescate, SAR, de la OMI:

El Plan internacional de búsqueda y salvamento, adoptado en el Convenio de la conferencia celebrada en Hamburgo del año 1979, estableció como búsqueda y rescate al salvamento de las personas que necesiten auxilio cuando sea necesario de modo que, independientemente del lugar en donde ocurra un accidente, este sea coordinado por una organización de búsqueda y salvamento mediante la cooperación entre organizaciones de búsqueda y salvamento vecinas. Las Partes en el Convenio están obligadas a garantizar que se tomen medidas para la creación de servicios de búsqueda y salvamento adecuados en sus aguas costeras (OMI, 2015).

Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos IAMSAR:

El Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos IAMSAR, está publicado conjuntamente por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI y la Organización Marítima Internacional, OMI, tiene como finalidad primordial, en sus tres volúmenes, la de ayudar a los Estados a satisfacer sus propias necesidades relativas a búsqueda y salvamento (SAR) y a cumplir las obligaciones contraídas en virtud del Convenio sobre aviación civil internacional, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS). Dichos volúmenes proporcionan orientación sobre un enfoque aeronáutico y marítimo común para organizar y prestar servicios SAR. Se insta a los Estados a que establezcan y mejoren sus servicios SAR, colaboren con los Estados vecinos y consideren sus servicios SAR como parte de un sistema mundial (OMI, 2010).

Organización Marítima Internacional OMI y Organización de Aviación Civil Internacional OACI:

El objetivo de la OACI y de la OMI es crear un sistema mundial eficaz que, cuando sea necesario, permita prestar servicios SAR a las personas que viajen en avión o en barco. Para ello, se deben considerar las iniciativas nacionales SAR como parte integrante de un sistema SAR mundial que afectará el enfoque general que adopte un Estado para establecer, prestar y

mejorar los servicios SAR. Este sistema SAR mundial permite que todas las personas que se encuentran en peligro puedan ser asistidas sea cual fuere de su nacionalidad o circunstancias y donde quiera que se encuentren. El Anexo 12 del Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional sobre Búsqueda y Salvamento, y el Convenio internacional de la OMI sobre búsqueda y salvamento marítimos constituyen los principales documentos para establecer las prescripciones del servicio SAR (OMI, 2010).

Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS:

El Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita. En el capítulo V comprende entre otros puntos, la provisión de servicios de búsqueda y salvamento. En ese mismo capítulo se estipula la obligación de los capitanes de prestar asistencia a quien se encuentre en peligro, y la obligación de los Gobiernos Contratantes de adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de la seguridad todos los buques llevan dotación suficiente y competente (OMI, 2013).

Marco contextual de la Búsqueda y Salvamento a nivel nacional

El sistema SAR en el Ecuador:

En el Ecuador la coordinación del sistema SAR es responsabilidad de dos organizaciones: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección General de Aviación Civil, DAC, que está a cargo del sistema SAR aeronáutico a nivel nacional incluyendo las aguas de nuestro mar territorial y la Armada del Ecuador que por su parte tiene la responsabilidad de salvaguardar la vida humana en el mar en el área de responsabilidad marítima asignada en el Plan SAR de la OMI (Ilustración 1) y tiene bajo su cargo el Centro Coordinador SAR Marítimo (Arciniegas, 2016).

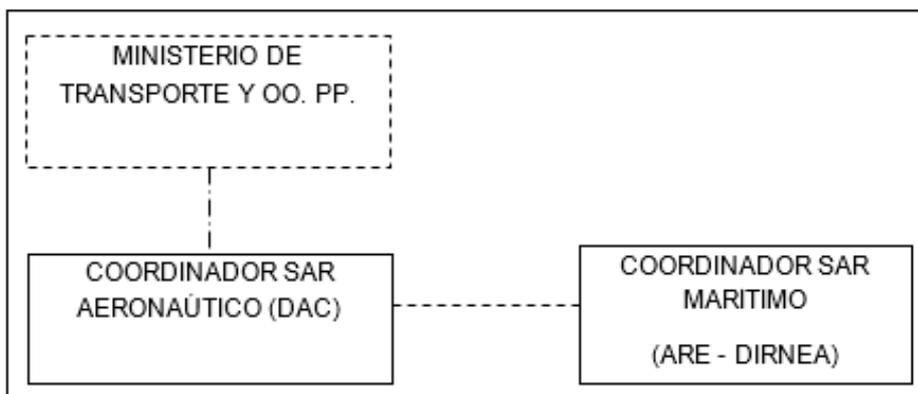


Figura 1. Estructura del sistema SAR nacional (Arciniegas, 2016).

El Plan Militar de Defensa del Territorio Nacional y el Plan Defensa Interna “Escudo”:

El Plan Militar de Defensa del Territorio Nacional y el Plan Defensa Interna “Escudo” contempla el empleo conjunto de los medios militares, que articulan el empleo coordinado de los medios con que cuentan las FFAA. Sin embargo, no se cuenta con un plan o normativa que permita el empleo coordinado de los medios de las FFAA para búsqueda y rescate (Fuerzas Armadas Ecuador, 2015).

Agenda Política de la Defensa:

El escenario de la Defensa al 2017 prevé cuatro misiones de las Fuerzas Armadas (FF.AA.): 1) la defensa de la soberanía e integridad territorial; 2) la participación en la Seguridad Integral; 3) la garantía del ejercicio de las soberanías y apoyo al desarrollo; y 4) la construcción de la paz regional y mundial (Ministerio de Defensa, 2017). La Ley de Seguridad Pública y del Estado (LSPE), la Agenda de Seguridad Interna y Externa y la Agenda Política de la Defensa (APD) establecen, a través de la Directiva de Defensa Militar (DDM), el direccionamiento estratégico de las Fuerzas Armadas. Entre los objetivos a alcanzar se encuentran la integración de capacidades en operaciones conjuntas y uso eficiente de los recursos de la defensa (Ministerio de Defensa, 2017). Asimismo, la Agenda define tres objetivos de la Defensa, articulados al Plan Nacional del Buen Vivir: 1) garantizar la defensa de la soberanía e integridad territorial y participar en la Seguridad Integral; 2) apoyar el desarrollo nacional en el ejercicio de las soberanías; y, 3) contribuir a la paz regional y mundial. Incluye como eje transversal y con su espacio específico, los derechos humanos y los enfoques de igualdad, con énfasis en los enfoques de género e interculturalidad, así como el respeto al Derecho Internacional Humanitario (Ministerio de Defensa, 2017). La Agenda no define el empleo de medios militares en forma conjunta para las actividades de búsqueda y rescate.

Manual de Doctrina Conjunta, Marzo – 2014:

El Manual de Doctrina Conjunta establece el marco teórico contextual que permite el desarrollo de documentos doctrinarios, en base a lineamientos y principios fundamentales del empleo conjunto de las Fuerzas Armadas, en armonía con la Constitución de la República y políticas del Estado, dictando las orientaciones para la planificación y la conducción de las operaciones militares bélicas y no bélicas, en todo el espectro de sus capacidades, logrando la interoperatividad bajo lineamientos y parámetros comunes (COMACO, 2014). Esta doctrina permite la sinergia en el empleo de los medios de las tres ramas de las Fuerzas Armadas, los mismos que están distribuidos a lo largo del territorio nacional, es factible utilizarlos en dar respuesta a las necesidades que se presentan en una operación en la cual se debe conseguir que la interoperatividad se produzca con el establecimiento de un solo mando para el evento específico de la búsqueda y rescate a fin de que esta sea realizada de forma oportuna (COMACO, 2014). La doctrina constituye el principal fundamento de las operaciones conjuntas, porque de ella parte la concepción que guía el empleo de los componentes militares, en una acción coordinada e integrada hacia el objetivo de interés que es empleo conjunto de los medios militares para la búsqueda y rescate (COMACO, 2014).

Empleo Conjunto es la acción coordinada e integrada de fuerzas militares con capacidades específicas o conjuntas, en la conquista de un objetivo común, bajo la planificación y conducción del Comandante que dirige la búsqueda y rescate. Desarrollando esta definición, el empleo conjunto implicaría acciones que se manifiestan como operaciones militares no bélicas, en la que participan elementos de las Fuerzas Terrestre, Naval o Aérea (COMACO, 2014). Los medios militares se establecen como el talento humano para búsqueda en áreas rivereñas y costaneras, utilización de vehículos terrestres, aeronaves de ala fija y rotatoria, drones y embarcaciones fluviales y de alta mar.

Plan Nacional de Búsqueda y Rescate de la Dirección General de Aviación Civil, DGAC:

En el marco de la DGCA, cada Estado Contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y 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 (DGAC, 2013). El Servicio de Búsqueda y Salvamento en el Ecuador es suministrado por la Dirección General de Aviación Civil a través del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento “RCC Quito”, con sus correspondientes Subcentros RSC Guayaquil para la Región Litoral, incluyendo las Islas Galápagos (Región II) y el RSC Amazonas, para la Región Oriental (R-III); Dependencias pertenecientes a la Gestión SAR de la Dirección de Navegación Aérea (DGAC, 2013).

La Dirección General de Aviación Civil, para el cumplimiento del Plan Nacional SAR, ha establecido Cartas de Acuerdo con los siguientes Organismos del Estado Ecuatoriano:

- a. Fuerza Aérea Ecuatoriana.- Acuerdo de Cooperación Interinstitucional para Operaciones de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico entre la Dirección General de Aviación Civil y la Fuerza Aérea Ecuatoriana. En el Ecuador existe el Sistema implementado, cuya responsabilidad y control fue delegada a la Fuerza Aérea Ecuatoriana, en momentos en los que la Dirección General de Aviación Civil era parte de su estructura organizacional. De allí, que la estructura de reglamentación organizacional y funcional estuvo concebida en su momento sobre la base de esa realidad (DGAC, 2013).
- b. Policía Nacional del Ecuador.- Carta de Acuerdo Operacional entre la Dirección General de Aviación Civil y la Comandancia General de Policía para atender casos de búsqueda y salvamento SAR Aeronáutico (DGAC, 2013).
- c. Gestión de Riesgos.- Carta de Acuerdo de Asistencia entre la Dirección General de Aviación Civil y la Secretaría Técnica de Gestión de Riesgos (DGAC, 2013).

Plan SAR Marítimo DIRNEA:

La Armada del Ecuador a través de la DIRNEA es responsable de la administración del servicio de búsqueda y salvamento (SAR) en el ámbito marítimo en todo el territorio nacional, por lo tanto debe ejecutar todas las actividades necesarias que permitan salvaguardar la vida humana en el mar y prevenir la contaminación del medio ambiente marino costero (DIRNEA, 2014). Los servicios de búsqueda y salvamento tienen las funciones de supervisión de situaciones de peligro, comunicaciones, coordinación, búsqueda y salvamento y asistencia médica inicial o evacuación médica mediante la utilización de recursos públicos o privados, incluidos aeronaves y buques que cooperan junto a otros vehículos e instalaciones (DIRNEA, 2014). En las regulaciones internacionales los encargados de la ejecución de los planes de búsqueda y rescate tanto en los espacios marítimos y en el ambiente aéreo, son la Dirección General de los Espacios Acuáticos y la Dirección de Aviación Civil, en este contexto La DIRNEA y la DAC, emplean sus recursos y coordinaciones generales para socorrer a las víctimas de las emergencias que se originan a lo largo del territorio nacional terrestre y marino.

Requerimientos recientes de operaciones de Búsqueda y Salvamento a nivel nacional

En los últimos años, tanto la DAC como la DIRNEA, han atendido los múltiples requerimientos de búsqueda y rescate que han ocurrido a lo largo del país y las Fuerzas Armadas han colaborado con sus medios para apoyar a la búsqueda y rescate. En abril del 2016 luego del terremoto, ocurrieron

varios requerimientos de búsqueda y rescate, en específico en el norte de la provincia de Manabí y sur de la provincia de Esmeraldas, en los sectores en los que fueron afectadas las vías terrestres y la infraestructura de muchas construcciones, en especial cerca de los ríos, donde fue necesario el empleo de Fuerzas Armadas para la búsqueda y rescate de personas (DIRNEA, 2014). Por otro lado, en mayo de 2017 encalló un buque en el sector del golfo de Guayaquil en el canal de Cascajal, que requirió de una operación de rescate con la finalidad de evitar una afectación ambiental debido a la contaminación del agua con el combustible y carga que transportaba dicha nave. De igual manera, en el mes de noviembre del mismo año, en el río Quinindé parroquia Viche en la provincia de Esmeraldas, se produjo el naufragio de una embarcación en la que se transportaban policías y civiles, producto del mismo fallecieron tres policías en servicio activo, por lo que se activó la búsqueda y rescate de los cadáveres por parte de la Dirección Regional de los Espacios Acuáticos de Esmeraldas con el apoyo de personal del Batallón de Infantería de Marina No. 11-Esmeraldas, empleando medios fluviales y personal de buzos de combate (DIRNEA, 2014). Posteriormente, en el mes de enero del 2018, en el muelle conocido como Caraguay en el río Guayas en la ciudad de Guayaquil, se produjo la zozobra de una embarcación tipo gabarra debido a la mala estiba de la carga, producto del cual falleció una persona; ante este accidente marítimo se activó la búsqueda del cadáver en el río Guayas por personal y embarcaciones del Comando de Guardacostas y del Batallón de Infantería de Marina No. 21 San Eduardo (DIRNEA, 2014). Ante estos eventos, los Comandantes de los Repartos Navales de las áreas geográficas antes referidas, enviaron lanchas, botes de goma, vehículos terrestres, personal de seguridad y buzos de combate, que tenían disponibles; sin embargo, se pudo identificar que las actividades de búsqueda y rescate no fueron atendidos oportunamente, y que pudieron ser más eficientes si hubiéramos contado con medios adicionales de unidades militares cercanas, que no fueron empleadas debido a que no existe una normativa que permita el empleo conjunto de los medios de las tres ramas de las FFAA., sumado a que en general los repartos navales cuentan con medios materiales, técnicos y humanos insuficientes.

REFLEXIONES SOBRE LAS OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO A NIVEL NACIONAL

La Búsqueda y Salvamento es un tipo de operación relacionado con la protección de la vida humana como una de las máximas expresiones del espíritu humano plasmada en la Carta de las Naciones Unidas; la historia nos enseña al respecto que las primeras unidades de Búsqueda y Salvamento surgieron durante la Segunda Guerra Mundial, derivadas de la necesidad de rescatar a las tripulaciones de aeronaves derribadas en combate, al finalizar la guerra y en vista del desempeño exitoso de aquellas unidades estas unidades se volvieron una necesidad inherente de todas las fuerzas armadas y de forma trascendente en cada uno de los estados modernos, es así que a partir de aquella época estas organizaciones son actualmente parte de la estructura estatal de los países que conforman la Organización de las Naciones Unidas, ONU. Considerando los resultados de las operaciones de búsqueda y rescate, se pudo determinar, que tanto la DIRNEA como la DAC, no articulan el empleo de medios entre las dos entidades, como tampoco, se coordina el uso de recursos con que disponen las FFAA., debido a que estos organismos no conocen integralmente los medios destinados para la búsqueda y rescate marítimo. También se pudo establecer, que no existe una red de comunicación para la coordinación del empleo conjunto de medios para atender las necesidades de búsqueda y rescate marítimo. Aunque existe una normativa internacional que determina el área, acciones, medios que debe disponer y coordinaciones regionales, que son de responsabilidad del país, actualmente éstas son cumplidas de forma parcial en los ríos y estuarios navegables, por lo que existe limitaciones en

las capacidades referidas a medios materiales y humanos para permitir responder ante un incidente y prestar los servicios de búsqueda y rescate, en estos espacios. El Plan Militar de Defensa del Territorio Nacional y el Plan Defensa Interna “Escudo” contempla el empleo conjunto de los medios militares, que articulan el empleo coordinado de los medios con que cuentan las FFAA. Sin embargo, no se cuenta con un plan o normativa que permita el empleo coordinado de los medios de las FFAA para búsqueda y rescate. La Agenda no define el empleo de medios militares en forma conjunta para las actividades de búsqueda y rescate.

Los eventos antes mencionados se dieron en diferentes provincias del país, las mismas que tienen sus características geográficas propias, donde se emplearon talento humano y medios locales perteneciente a los diferentes repartos navales ubicados en dichos sectores, los cuales en algunos casos no resultaron suficientes o idóneos, haciéndose imprescindible la articulación con las otras ramas de las fuerzas armadas, para que con sus medios permitan dar una respuesta oportuna y eficaz. Lo más relevante de estas coordinaciones, tanto de la DIRNEA como de la DAC, es que no se articulan el empleo de medios de las dos entidades, como tampoco, se coordina el uso de medios con que disponen las FFAA. En el sistema de búsqueda y rescate no se conoce los medios con que dispone las Fuerzas Armadas para la búsqueda y rescate marítimo. No existe una red de comunicación para establecer la coordinación del empleo conjunto de medios para atender las necesidades de búsqueda y rescate marítimo. Existe la normativa internacional que determina el área, acciones, medios que debe disponer y coordinaciones regionales, que son de responsabilidad de nuestro país y actualmente son cumplidas de forma parcial.

La Armada del Ecuador a través del Comando de Operaciones Navales, posee unidades de superficie, submarinas, aeronavales y de infantería de marina, las cuales conforman la Fuerza Operativa, las mismas que bajo pedido y autorización expresa contribuyen con el esfuerzo de búsqueda y rescate. El Comando Conjunto a través de las Fuerzas Armadas, posee medios y personal con capacidades que pueden ser empleados y colaborar con la Autoridad Marítima para realizar la búsqueda y rescate en el territorio nacional donde posean medios, específicamente en ríos y aguas interiores, en territorio continental e insular. Dentro de la normativa del empleo conjunto de los medios militares, existe los planes militares de defensa del territorio nacional y el plan defensa interna, que articulan el empleo coordinado de los medios con que cuentan las FFAA. Sin embargo, no se cuenta con un plan o normativa que permita el empleo coordinado de los medios de las FFAA para el fin de búsqueda y rescate.

Finalmente, se pudo determinar, que tanto la DIRNEA como la DAC, no articulan el empleo de medios entre las dos entidades, como tampoco, se coordina el uso de recursos con que disponen las FFAA., debido a que estos organismos no conocen integralmente los medios destinados para la búsqueda y rescate. También se pudo establecer, que no existe una red de comunicación para la coordinación del empleo conjunto de medios para atender las necesidades de búsqueda y rescate. Aunque existe una normativa internacional que determina el área, acciones, medios que debe disponer y coordinaciones regionales, que son de responsabilidad del país, actualmente éstas son cumplidas de forma parcial en los ríos y estuarios navegables, por lo que existe limitaciones en las capacidades referidas a medios materiales y humanos para permitir responder ante un incidente y prestar los servicios de búsqueda y rescate, en estos espacios.

CONCLUSIONES

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI) coordinan a escala mundial los esfuerzos de los Estados Miembros para

prestar servicios de búsqueda y salvamento (SAR). En resumen, el objetivo de la OACI y la OMI es proporcionar un sistema mundial eficaz de forma que, dondequiera que vuele una aeronave o navegue un buque, pueda disponerse de servicios SAR en caso de que sea necesario. La actitud general que adopta un Estado al crear, prestar y mejorar los servicios SAR se ve influida por el hecho de que estos esfuerzos forman parte integral del sistema mundial SAR.

El Ecuador es parte de una comunidad internacional, que en materia de aviación civil, dispone de una organización basada en diferentes convenios, uno de los cuales tiene que ver exclusivamente con el Servicio SAR, situación que compromete aún más al país para adoptar las medidas necesarias tendientes al cumplimiento de las obligaciones contraídas y en la calidad deseada según el Anexo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional referente a la Búsqueda y Salvamento y de la OMI.

La prestación del Servicio de Búsqueda y Salvamento ha sido y es una preocupación permanente de los Estados, en el sentido de propender a desarrollar sistemas que permitan evolucionar hacia la excelencia en tan delicada actividad. Por esta razón es importante respaldar el estudio a realizar, en los fundamentos teóricos expresados en el Manual Internacional de los Servicios de Búsqueda y Salvamento Aeronáuticos y Marítimos (IAMSAR), el mismo que es reconocido y aprobado por los Estados signatarios de la OACI y la OMI.

En los últimos años, tanto la DAC como la DIRNEA, han atendido los múltiples requerimientos de búsqueda y rescate que han ocurrido a lo largo del país y las Fuerzas Armadas han colaborado con sus medios para apoyar a la búsqueda y rescate, con la finalidad de realizar el salvamento de las personas y el salvataje de las embarcaciones siniestradas en los espacios marítimos jurisdiccionales, por lo que, tanto para la planificación como para la ejecución de operaciones no militares es indispensable hablar un mismo lenguaje. Para lo cual se requiere de instrumentos de gestión en la que se especifiquen principios, conceptos, definiciones y procedimientos que permitan comprender y emplear los medios militares de una manera sinérgica, que genere una complementariedad de las capacidades militares, para la búsqueda y rescate.

Los Estados, por el hecho de ser partes en el Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, han aceptado la obligación de prestar y coordinar los servicios aeronáuticos y marítimos SAR en sus territorios, mares territoriales y, si procede, en alta mar, por lo tanto, para el desempeño de estas obligaciones, el Estado ecuatoriano debe establecer una organización nacional SAR, que en una forma práctica y eficaz puedan conseguir el objetivo de disponer de un sistema regional que abarque una zona oceánica importante y un continente.

En lo que respecta a ríos y estuarios, debe existir la capacidad de establecer una unidad de mando, entre los organismos involucrados, que permita el uso adecuado de los medios de una manera eficiente y eficaz, para lo cual, se debe disponer de un Centro Coordinador de Salvamento y servicios SAR asociados, que ayuden a toda persona que se encuentra en situación de peligro dentro de un área de responsabilidad jurisdiccional, conforme lo determinen las normativas requeridas para operacionalizar este tipo de actividades.

Así, la estructura del sistema SAR orientado a la búsqueda y salvamento en ríos y estuarios, debe tener la capacidad de utilizar los recursos primarios y secundarios, tanto de las instituciones gubernamentales, no gubernamentales y privados, que cuenten con órganos, normativos, operativos y de coordinación.

Los Servicios de Búsqueda, Rescate y Salvamento deben ser suministrados por la unidad Administrativa Especial cuya función sea la de coordinar, planificar, controlar y dirigir las labores de búsqueda y salvamento, de acuerdo al Plan de Operaciones SAR establecido, en coordinación

los medios operacionales existentes, tanto del Ejército, Armada, Fuerza Aérea, Policía Nacional, Cruz Roja, Defensa Civil, COE local y otros organismos públicos y privados, que podrán ser llamados por la autoridad competente para planificar y evaluar las operaciones conjuntas para búsqueda rescate y salvamento.

Se debería considerar la posibilidad de la asignación de recursos humanos, económicos y tecnológicos, tendientes a mejorar la funcionalidad del sistema SAR en el Ecuador, debido a que existe la necesidad de contar con un servicio eficiente y eficaz, bajo estándares de seguridad y de ejecución del Sistema de búsqueda y salvamento, ajustados a la realidad nacional y a las exigencias tecnológicas y requerimientos de los organismos internacionales.

Finalmente es importante resaltar, que corresponde al organismo responsable de la dirección del SAR, administrar los recursos asignados al servicio, de modo que al emplearse se organicen y coordinen con eficacia y rapidez en las operaciones de búsqueda, de salvamento o de ambas clases, lo cual, obviamente, exige que los niveles de gestión y supervisión dispongan de funcionarios con gran experiencia y los recursos necesarios para efectuar un planeamiento y operación SAR en los ríos y estuarios bajo jurisdicción nacional.

BIBLIOGRAFÍA

- Albert, M. (2013). *La Investigación Educativa. Claves Teóricas*. España: Mc Graw Hill.
- Álvarez, C., & Sierra, V. (2012). *Metodología de la Investigación Científica*. Cochabamba: Grupo Editorial Kipus.
- Arciniegas, F. (2016). *Aspectos jurídicos de las operaciones SAR, relacionamiento legal con la CONVEMAR*. Guayaquil: AGN.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Bogotá: Prentice Hall.
- COMACO. (2014). *Manual de Doctrina Conjunta*. Quito: COMACO.
- Damianovich, J. (2013). La convención de Bruselas de 1938 relativa a al ayuda y salvamento de aviones en el mar. *Revista de Economía y Estadística, Segunda Época, Vol. 3, No. 3-4*, 331-350.
- DGAC. (2013). *Plan Nacional de Búsqueda y Rescate*. Quito: DGAC.
- Dirección General de Aeronáutica Civil. (2013). *Manual de Búsqueda y Salvamento SAR*. México: DGACM.
- DIRNEA. (2014). *Plan SAR Marítimo*. Guayaquil: DIRNEA.
- Fuerzas Armadas Ecuador. (2015). *Plan Militar de Defensa del Territorio Nacional y el Plan Defensa Interna "Escudo"*. Quito: FFAA Ecuador.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGrawHill.
- Herrera, J. (2009). *Aplicación de mecanismos económicos y financieros diferentes a los del tesoro público, para la implementación y óptima operatividad del sistema de búsqueda y salvamento (SAR) en la FAP*. Lima: UNALM.
- Ministerio de Defensa. (2017). *Agenda Política de la Defensa*. Quito: MIDENA.
- OMI. (2010). *Manual IAMSAR*. Londres: OMI.
- OMI. (2012). *Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamentos Marítimos*. Londres: OMI.
- OMI. (2013). *Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS*. Londres: OMI.
- OMI. (2015). *Salvamento en el mar*. Montreal: OMI.
- Silva, P. (2013). *Coordinación de misión de búsqueda y rescate marítimo*. Santiago de Chile: UDCH.
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (2015). *Reglamentos Aeronáuticos aplicados a nivel internacional*. Bogotá: UAEACC.