

Código IGS

CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD
y directrices para su implantación

EDICIÓN DE 2014



Código **IGS**

CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD
y directrices para su implantación

EDICIÓN DE 2014

Publicado por la
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR

www.imo.org

Cuarta edición: 2014

Impreso por Polestar Wheatons (UK) Ltd, Exeter, EX2 8RP, Reino Unido



ISBN: 978-92-801-3124-6

PUBLICACIÓN DE LA OMI

Número de venta: IC117S

La presente publicación se ha preparado utilizando documentos oficiales de la OMI, y se ha hecho todo lo posible para eliminar los errores y reproducir fielmente el texto o textos originales. En caso de discrepancia entre los textos, prevalecerá el texto oficial de la OMI.

Copyright © Organización Marítima Internacional 2014

*Reservados todos los derechos.
No está permitida la reproducción de ninguna parte
de esta publicación, ni su tratamiento informático,
ni su transmisión, de ninguna forma, ni por ningún medio,
sin la autorización previa y por escrito de la
Organización Marítima Internacional.*

*Pueden obtenerse derechos de reproducción y de traducción para esta obra.
Para más información, diríjase al Servicio de Publicaciones
de la OMI en copyright@imo.org.*

Índice

	<i>Página</i>
Prólogo	v
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado	
Capítulo IX Gestión de la seguridad operacional de los buques . . .	1
Resolución A.741(18)	
Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (IGS))	5
 Código internacional de gestión de la seguridad	
Preámbulo	11
Parte A Implantación	13
1 Generalidades	13
2 Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente	15
3 Responsabilidad y autoridad de la compañía	16
4 Personas designadas	16
5 Responsabilidad y autoridad del capitán	16
6 Recursos y personal	17
7 Operaciones de a bordo	18
8 Preparación para emergencias	18
9 Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos	19
10 Mantenimiento del buque y el equipo	19

	<i>Página</i>
11 Documentación	20
12 Verificación por la compañía, examen y evaluación .	20
Parte B Certificación y verificación	23
13 Certificación y verificación periódica	23
14 Certificación provisional	25
15 Verificación	27
16 Modelos de certificados	27
Apéndice Modelos del documento de cumplimiento, el certificado de gestión de la seguridad, el documento provisional de cumplimiento y el certificado provisional de gestión de la seguridad . . .	29
 Directrices	
Resolución A.1071(28)	
Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones	41
MSC-MEPC.7/Circ.8	
Directrices revisadas para la implantación operacional del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las compañías	59
MSC-MEPC.7/Circ.6	
Orientaciones sobre la titulación, formación y experiencia necesarias para desempeñar la función de persona designada en virtud de lo dispuesto en el Código internacional de gestión de la seguridad	67
MSC-MEPC.7/Circ.7	
Orientaciones sobre la notificación de cuasiaccidentes	71

Prólogo

Con la entrada en vigor, el 1 de julio de 1998, de las enmiendas de 1994 al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar* (Convenio SOLAS), 1974, mediante las cuales se introdujo un nuevo capítulo IX en el Convenio, el *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS) adquirió carácter obligatorio. El capítulo IX fue enmendado por la resolución MSC.99(73), que entró en vigor el 1 de julio de 2002, y mediante la resolución MSC.194(80), que entró en vigor el 1 de enero de 2009.

Los orígenes del Código se remontan a finales del decenio de 1980 cuando existía una preocupación creciente sobre las normas de gestión en el transporte marítimo. Las investigaciones de accidentes revelaron grandes errores en la gestión de los buques. En 1987 la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.596(15), que insta al Comité de seguridad marítima a que elabore directrices sobre procedimientos de gestión, a bordo y en tierra, para garantizar que los transbordadores de pasajeros y vehículos operen en condiciones de seguridad.

El Código IGS surgió de la elaboración de las Directrices sobre gestión naviera para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, aprobadas en 1989 por la Asamblea de la OMI mediante la resolución A.647(16), y de las Directrices revisadas aprobadas dos años más tarde mediante la resolución A.680(17), hasta llegar a su forma actual, con el título de Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación y aprobarse en 1993 mediante la resolución A.741(18). El Código se enmendó en diciembre de 2000 mediante la resolución MSC.104(73), y estas enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2002. El Código se enmendó de nuevo en diciembre de 2004 mediante la resolución MSC.179(79), y las enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2006, y en mayo de 2005 mediante la resolución MSC.195(80), y las enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2009. El Código se volvió a enmendar en diciembre de 2008 mediante la resolución MSC.273(85), que fue adoptada el 1 de enero de 2010 y las enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2010. El Código se volvió a enmendar en junio de 2013 mediante la resolución MSC.353(92) y estas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2015.

En 1995, la Asamblea de la OMI, reconociendo la necesidad de aplicar el Código IGS de manera uniforme y la necesidad de que las Administraciones concierten acuerdos respecto de la expedición de certificados por otras Administraciones en cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo IX del SOLAS y del Código IGS, aprobó las Directrices para la implantación del *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS) por las Administraciones mediante la resolución A.788(19). Las presentes Directrices fueron reemplazadas por directrices revisadas adoptadas mediante la resolución A.913(22) en noviembre de 2001, que revocó la resolución A.788(19) y, posteriormente, mediante la resolución A.1022(26) en diciembre de 2009. Las Directrices revisadas para la implantación del *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS) por las Administraciones se adoptaron mediante la resolución A.1071(28) en diciembre de 2013. Esta resolución revoca la resolución A.1022(26) a partir del 1 de julio de 2014.

La presente publicación incluye los textos del capítulo IX del SOLAS, el Código IGS y las Directrices citadas en los párrafos anteriores. Se incluyen además las Directrices para la implantación operacional del *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS) por las compañías, las Directrices sobre la titulación, formación y experiencia necesarias para desempeñar la función de persona designada en virtud de lo dispuesto en el *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS) y las Orientaciones sobre la notificación de cuasiaccidentes.

Las notas a pie de página que figuran en el presente Código se añaden a título de referencia y orientación y no forman parte de las prescripciones del Código. No obstante, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.2.3.2, deberían tenerse en cuenta todas las directrices, recomendaciones, etc. pertinentes. En todos los casos, los lectores han de hacer uso de las versiones más recientes del texto del documento especificado en la nota a pie de página, teniendo presente que dicho texto puede haber sido revisado o sustituido por material actualizado.

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado

Capítulo IX*

Gestión de la seguridad operacional de los buques

Regla 1

Definiciones

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del presente capítulo regirán las siguientes definiciones:

1 *Código internacional de gestión de la seguridad (IGS)*: el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, aprobado por la Asamblea de la Organización en la resolución A.741(18), tal como lo enmienda la Organización, a condición de que tales enmiendas sean aprobadas, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda del anexo, excepto el capítulo I.

2 *Compañía*: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo que, al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el *Código internacional de gestión de la seguridad*.

3 *Petrolero*: petrolero según la definición de la regla II-1/2.22.†

* El nuevo capítulo IX del anexo del Convenio SOLAS 1974 fue aprobado en 1994 por la Conferencia SOLAS. Ha sido aceptado el 1 de enero de 1998, y entró en vigor el 1 de julio de 1998. Fue enmendado por la resolución MSC.99(73) en diciembre de 2000, y estas enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2002. Asimismo, fue enmendado por la resolución MSC.194(80) en mayo de 2005 y entró en vigor en enero de 2009.

† Por ejemplo, «Petrolero: según está definido en la regla 1 del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973*».

4 *Buque tanque quimiquero*: buque tanque quimiquero como el definido en la regla VII/8.2.*

5 *Buque gasero*: un buque gasero como el definido en la regla VII/11.2.†

6 *Granelero*: buque que, en general, se construye con una sola cubierta, tanques en la parte superior de los costados y tanques laterales tipo tolva en los espacios de carga, y destinado principalmente al transporte de carga seca a granel, incluso tipos como los mineraleros y los buques de carga combinados.

7 *Unidad móvil de perforación mar adentro*: toda nave apta para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración o a la explotación de los recursos naturales del subsuelo de los fondos marinos, tales como hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o sal.

8 *Naves de gran velocidad*: una nave de gran velocidad como se define en la regla X/1.‡

Regla 2

Ámbito de aplicación

1 El presente capítulo es aplicable a los buques que se indican a continuación, cualquiera que sea su fecha de construcción:

- .1 los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, a más tardar el 1 de julio de 1998;

* Por ejemplo, «buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquiera de los productos líquidos enumerados en el capítulo 17 del Código CIQ».

† Por ejemplo, «un buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados u otros productos enumerados en el capítulo 19 del Código CIG».

‡ Por ejemplo, «nave capaz de desarrollar una velocidad máxima en metros por segundo (m/s) igual o superior a: $3,7\nabla^{0,1667}$ donde: ∇ = desplazamiento correspondiente a la flotación de proyecto (m^3), exceptuando las naves cuyo casco está completamente sustentado por encima de la superficie del agua en la modalidad sin desplazamiento por las fuerzas aerodinámicas generadas por el efecto de superficie».

.2 petroleros, buques quimiqueros, buques gaseros, buques graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500, a más tardar el 1 de julio de 1998; y

.3 otros buques de carga y las unidades móviles de perforación mar adentro de arqueo igual o superior a 500, a más tardar el 1 de julio de 2002.

2 El presente capítulo no será aplicable a los buques de Estado destinados a fines no comerciales.

Regla 3

Prescripciones relativas a la gestión de la seguridad

1 La compañía y el buque cumplirán las prescripciones del *Código internacional de gestión de la seguridad*. A los efectos de la presente regla, las prescripciones del Código serán tratadas como obligatorias.

2 El buque será explotado por una compañía a la que se haya expedido el documento demostrativo de cumplimiento mencionado en la regla 4.

Regla 4

Certificación

1 Se expedirá un documento demostrativo de cumplimiento a cada compañía que cumpla las prescripciones del *Código internacional de gestión de la seguridad*. Este documento será expedido por la Administración, por una organización reconocida por la Administración o, a petición de la Administración, por otro Gobierno Contratante.

2 Se conservará a bordo una copia de dicho documento, de modo que el capitán, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación.

3 La Administración o las organizaciones reconocidas por ella expedirán a los buques un certificado llamado «Certificado de gestión de la seguridad». Antes de expedir dicho certificado la Administración, o la organización reconocida por ella, verificará que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.

Regla 5

Mantenimiento de las condiciones

El sistema de gestión de la seguridad será mantenido de conformidad con las disposiciones del *Código internacional de gestión de la seguridad*.

Regla 6

Verificación y supervisión

1 La Administración, otro Gobierno Contratante a petición de la Administración, o una organización autorizada por la Administración, verificará periódicamente el funcionamiento correcto del sistema de gestión de la seguridad del buque.

2 Todo buque al que se le haya expedido un certificado de conformidad con lo dispuesto en la regla 4.3 estará sujeto a la supervisión establecida en la regla XI/4. A tal fin, ese certificado será considerado como un certificado expedido en virtud de las reglas I/12 o I/13.

Resolución A.741(18)*

aprobada el 4 noviembre de 1993

Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (IGS))

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.680(17), mediante la cual invitó a los Gobiernos Miembros a que instasen a las personas encargadas de la gestión y utilización de los buques a adoptar las medidas necesarias, a fin de formular, implantar y evaluar procedimientos de gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación conformes con las Directrices de la OMI sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.596(15), mediante la cual pidió al Comité de seguridad marítima que elaborara, siempre que fuera procedente y con carácter de urgencia, directrices sobre procedimientos de gestión a bordo y en tierra, así como su decisión de incluir en el programa de trabajo del Comité de seguridad marítima y del Comité de protección del medio marino, un punto relativo a la gestión a bordo y en tierra para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación del mar, respectivamente,

* Enmendada mediante las resoluciones MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) y MSC.353(92).

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.441(XI), mediante la cual invitó a los Estados a que tomasen las medidas necesarias para garantizar que el propietario de todo buque que enarbole su pabellón les facilite la información necesaria para determinar quién es la persona con la cual el propietario del buque ha acordado contractualmente o de algún otro modo que asuma sus responsabilidades respecto del buque, en lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con la seguridad marítima y la protección del medio marino, y establecer contacto con esa persona,

RECORDANDO IGUALMENTE la resolución A.443(XI), mediante la cual invitó a los Gobiernos a que tomasen las medidas necesarias para proteger al capitán en el debido desempeño de sus funciones sobre la seguridad marítima y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de que la gestión naviera esté debidamente organizada, de modo que responda a las necesidades de las personas a bordo de los buques y permita alcanzar y mantener normas elevadas de seguridad y de protección del medio ambiente,

RECONOCIENDO ASIMISMO que la manera más eficaz de prevenir los siniestros marítimos y la contaminación del mar por los buques consiste en proyectarlos, construirlos, equiparlos y mantenerlos, así como dotarlos de tripulaciones debidamente preparadas, de conformidad con los convenios y normas internacionales relativos a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación,

TOMANDO NOTA de que el Comité de seguridad marítima está elaborando prescripciones, para su aprobación por los Gobiernos Contratantes, del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974* (SOLAS), que harán obligatorio el cumplimiento del Código a que se hace referencia en el párrafo dispositivo 1,

CONSIDERANDO que la pronta implantación de dicho Código contribuiría enormemente a acrecentar la seguridad en el mar y la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino han revisado la resolución A.680(17) y las directrices que acompañan a la misma, al elaborar el Código,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de seguridad marítima en su 62º periodo de sesiones y por el Comité de protección del medio marino en su 34º periodo de sesiones,

1. APRUEBA el *Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación* «Código internacional de gestión de la seguridad (IGS)», que figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA VIVAMENTE a los Gobiernos a que implanten el Código IGS en el ámbito nacional, concediendo prioridad a los buques de pasaje, buques tanque, buques gaseros, buques graneleros y unidades móviles de perforación mar adentro que enarboles sus pabellones, tan pronto como les sea posible, o a más tardar el 1 de junio de 1998, en espera de la elaboración de las disposiciones de obligado cumplimiento del Código;
3. PIDE a los Gobiernos que informen al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino sobre las medidas que hayan adoptado para implantar el Código IGS;
4. PIDE al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino que elaboren directrices para la implantación del Código IGS;
5. PIDE ASIMISMO al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino que examinen periódicamente el Código y las directrices conexas, enmendándolos según sea necesario;
6. REVOCA la resolución A.680(17).

Código internacional de gestión de la seguridad

Preámbulo

1 El presente Código tiene por objeto proporcionar una norma internacional sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2 La Asamblea aprobó la resolución A.443(XI), mediante la cual invitó a todos los Gobiernos a que tomaran las medidas necesarias para proteger al capitán en el debido desempeño de sus funciones sobre la seguridad marítima y la protección del medio marino.

3 La Asamblea aprobó asimismo la resolución A.680(17), en la que reconocía, además, la primordial importancia de que la gestión esté debidamente organizada para responder a las necesidades del personal de a bordo con objeto de alcanzar y mantener un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente.

4 En vista de que nunca dos compañías navieras o propietarios de buques son idénticos y de que éstos operan en condiciones muy diversas, el Código sólo establece principios y objetivos generales.

5 El Código está redactado en términos amplios para lograr la máxima aplicación. No cabe duda de que los distintos niveles de gestión, ya sea en tierra o en el mar, requerirán diversos niveles de conocimiento y dominio de los temas a que se hace referencia.

6 La dedicación del personal de categoría superior es la piedra angular de una buena gestión de la seguridad. En materia de seguridad y de prevención de la contaminación, el resultado que se obtenga dependerá, en último término, del grado de competencia y de la actitud y motivación que tengan las personas de todas las categorías.

Parte A

Implantación

1 Generalidades

1.1 Definiciones

Las siguientes definiciones se aplican a las partes A y B del presente Código.

1.1.1 *Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS):* el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación aprobado por la Asamblea, en la forma que pueda ser enmendado por la Organización.

1.1.2 *Compañía:* el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo que, al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código.

1.1.3 *Administración:* el Gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar el buque.

1.1.4 *Sistema de gestión de la seguridad:* un sistema estructurado y basado en documentos, que permita al personal de la compañía implantar de forma eficaz los principios de seguridad y protección ambiental de la misma.

1.1.5 *Documento de cumplimiento:* un documento expedido a una compañía que cumple lo prescrito en el presente Código.

1.1.6 *Certificado de gestión de la seguridad:* un documento expedido a un buque como testimonio de que la compañía y su gestión a bordo del buque se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.

1.1.7 *Pruebas objetivas:* información cuantitativa o cualitativa, registros o exposiciones de hechos relativos a la seguridad o a la existencia y aplicación de un elemento del sistema de gestión de la seguridad, basados en observaciones, medidas o ensayos y que puedan verificarse.

1.1.8 Observación: una exposición de hechos formulada durante una auditoría de la gestión de la seguridad, y justificada con pruebas objetivas.

1.1.9 Incumplimiento: una situación observada en la que hay pruebas objetivas de que no se ha cumplido una determinada prescripción.

1.1.10 Incumplimiento grave:* discrepancia identificable que constituye una amenaza grave para la seguridad del personal o del buque o entraña un riesgo grave para el medio ambiente, que exige medidas correctivas inmediatas o la ausencia de aplicación efectiva y sistemática de una prescripción del presente Código.

1.1.11 Fecha de vencimiento anual: el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado o documento de que se trate.

1.1.12 Convenio: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974, enmendado.

1.2 Objetivos

1.2.1 El Código internacional de gestión de la seguridad tiene por objeto garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente, concretamente al medio marino, y a los bienes.

1.2.2 Los objetivos de la gestión de la seguridad de la compañía abarcarán, entre otras cosas:

- .1 establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;
- .2 evaluar todos los riesgos señalados para sus buques, su personal y el medio ambiente, y tomar las oportunas precauciones; y
- .3 mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

1.2.3 El sistema de gestión de la seguridad deberá garantizar:

- .1 el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias; y

* Véanse los Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS (circular MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401).

- .2 que se tienen presentes los códigos aplicables, junto con las directrices y normas recomendadas por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector.*

1.3 Aplicación

Las prescripciones del presente Código podrán aplicarse a todos los buques.

1.4 Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad

La compañía elaborará, aplicará y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad (SGS) que incluya las siguientes prescripciones de orden funcional:

- .1 principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;
- .2 instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la legislación internacional y del Estado de abanderamiento;
- .3 niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos;
- .4 procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones del presente Código;
- .5 procedimientos de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia; y
- .6 procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

2 Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente

2.1 La compañía establecerá principios sobre seguridad y protección del medio ambiente que indiquen cómo alcanzar los objetivos enunciados en el párrafo 1.2.

* Véase la Lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección (circular MSC.1/Circ.1371).

2.2 La compañía se asegurará de que se aplican y mantienen dichos principios a los distintos niveles organizativos, tanto a bordo de los buques como en tierra.

3 Responsabilidad y autoridad de la compañía*

3.1 Si la entidad responsable de la explotación del buque no es el propietario, éste habrá de comunicar a la Administración el nombre y demás datos de aquella.

3.2 La compañía determinará y documentará la responsabilidad, autoridad e interdependencia de todo el personal que dirija, ejecute y verifique las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación.

3.3 La compañía será responsable de garantizar que se habilitan los recursos y el apoyo necesario en tierra para permitir a la persona o personas designadas ejercer sus funciones.

4 Personas designadas†

A fin de garantizar la seguridad operacional del buque y proporcionar el enlace entre la compañía y el personal de a bordo, cada compañía designará, en la forma que estime oportuna, a una o a varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten a la seguridad y a la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan recursos suficientes y el debido apoyo en tierra.

5 Responsabilidad y autoridad del capitán

5.1 La compañía determinará y documentará las atribuciones del capitán en el ejercicio de las funciones siguientes:

- .1 implantar los principios de la compañía sobre seguridad y protección ambiental;

- .2 fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios;
- .3 impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple;
- .4 verificar que se cumplen las medidas prescritas; y
- .5 revisar periódicamente el SGS e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

5.2 La compañía hará que en el SGS que se aplique a bordo figure una declaración recalcando de manera inequívoca la autoridad del capitán. La compañía hará constar en el SGS que compete primordialmente a éste tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, así como pedir ayuda a la compañía en caso necesario.

6 Recursos y personal

6.1 La compañía garantizará que el capitán:

- .1 está debidamente capacitado para ejercer el mando;
- .2 conoce perfectamente el SGS por ella adoptado; y
- .3 cuenta con la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria.

6.2 La compañía debería asegurarse de que todo buque:

- .1 está dotado con gente de mar cualificada, titulada y con la aptitud física para el servicio, de conformidad con las prescripciones nacionales e internacionales; y
- .2 dispone de una dotación adecuada a fin de prever todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de las operaciones en condiciones de seguridad a bordo.*

6.3 La compañía adoptará procedimientos a fin de garantizar que el personal nuevo y el que pase a realizar tareas nuevas que guarden relación con la seguridad y la protección del medio ambiente, puede familiarizarse debidamente con sus funciones. Se concretarán, fijarán documentalmente e

* Véanse las Directrices para la implantación operacional del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las compañías (circular MSC-MEPC.7/ Circ.8).

† Véanse las Orientaciones sobre la titulación, formación y experiencia necesarias para desempeñar la función de persona designada en virtud de lo dispuesto en el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) (circular MSC-MEPC.7/ Circ.6).

* Véanse los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad, adoptados por la Organización mediante la resolución A.1047(27).

impartirán las instrucciones que sea indispensable dar a conocer antes de hacerse a la mar.

6.4 La compañía se asegurará de que todo el personal relacionado con el SGS comprende adecuadamente los oportunos reglamentos, códigos y directrices.

6.5 La compañía adoptará y mantendrá procedimientos por cuyo medio se concreten las necesidades que puedan presentarse en la esfera de la formación, con objeto de potenciar el SGS, y garantizará que tal formación se imparte a la totalidad del personal interesado.

6.6 La compañía adoptará procedimientos para que la información sobre los SGS se facilite al personal del buque en un idioma o idiomas de trabajo que entienda.

6.7 La compañía se asegurará de que, en la realización de las tareas relacionadas con el SGS, el personal del buque puede comunicarse de manera efectiva.

7 Operaciones de a bordo

La compañía adoptará procedimientos, planes e instrucciones, así como las listas de comprobaciones que proceda, aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo en relación con la seguridad del personal y del buque y la protección del medio ambiente. Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente.

8 Preparación para emergencias*

8.1 La compañía determinará las posibles situaciones de emergencia a bordo y adoptará procedimientos para hacerles frente.

8.2 La compañía establecerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.

8.3 En el SGS se proveerán las medidas necesarias para garantizar que la compañía como tal pueda, en cualquier momento, actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus buques.

* Véanse las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.852(20), en su forma enmendada.

9 Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos*

9.1 El SGS incluirá procedimientos para poner en conocimiento de la compañía los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas, así como para que se investiguen y analicen, con objeto de aumentar la eficacia del sistema.

9.2 La compañía adoptará procedimientos para aplicar las correspondientes medidas correctivas, incluidas las destinadas a evitar que se repitan los problemas.

10 Mantenimiento del buque y del equipo

10.1 La compañía adoptará procedimientos para garantizar que el mantenimiento del buque se efectúa de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

10.2 En relación con lo que antecede, la compañía se asegurará de que:

- .1 se efectúan inspecciones con la debida periodicidad;
- .2 se notifican todos los casos de incumplimiento y, si se conocen, sus posibles causas;
- .3 se toman medidas correctivas apropiadas; y
- .4 se conservan sendos expedientes de esas actividades.

10.3 La compañía averiguará cuáles son los elementos del equipo y los sistemas técnicos que, en caso de avería repentina, puedan crear situaciones peligrosas. Se arbitrarán asimismo medidas concretas destinadas a acrecentar la fiabilidad de dichos elementos o sistemas. Una de tales medidas consistirá en la realización periódica de pruebas con los dispositivos auxiliares, así como con los elementos del equipo o con los sistemas técnicos que no estén en uso continuo.

10.4 Las inspecciones y medidas a que se hace referencia en los párrafos 10.2 y 10.3 se integrarán en las operaciones ordinarias de mantenimiento del buque.

* Véanse las Orientaciones sobre la notificación de cuasiaccidentes (circular MSC-MEPC.7/Circ.7).

11 Documentación*

11.1 La compañía adoptará y mantendrá procedimientos para controlar todos los documentos y datos relacionados con el SGS.

11.2 La compañía se asegurará de que:

- .1 se dispone de documentos actualizados en todos los lugares en que sean necesarios;
- .2 las modificaciones que se efectúen en los documentos son revisadas y aprobadas por personal autorizado; y
- .3 se eliminan sin demora los documentos que hayan perdido actualidad.

11.3 Los documentos que se utilicen para describir e implantar el SGS podrán denominarse «Manual de gestión de la seguridad». La documentación se elaborará en la forma que juzgue más conveniente la compañía. Cada buque llevará a bordo la documentación que le sea aplicable.

12 Verificación por la compañía, examen y evaluación

12.1 La compañía efectuará auditorías internas a bordo y en tierra a intervalos que no excedan de 12 meses para verificar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al SGS. En circunstancias excepcionales, ese intervalo podrá excederse en no más de tres meses.

12.2 La compañía debería verificar periódicamente si todos los que desempeñan tareas delegadas relacionadas con la gestión internacional de la seguridad están actuando de conformidad con las responsabilidades de la compañía en virtud del Código.

12.3 La compañía evaluará periódicamente la efectividad del SGS con arreglo a los procedimientos que ella misma establezca.

12.4 Para efectuar las auditorías y poner en práctica las posibles medidas se aplicarán los procedimientos previstos en la documentación.

12.5 El personal que lleve a cabo las auditorías será ajeno, en cada caso, a la esfera de actividad concreta objeto de examen, salvo que, por las dimensiones y demás características de la compañía, ello resulte inviable.

* Véase la Lista revisada de los certificados y documentos que han de llevar los buques (circulares FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817 y MSC.1/Circ.1462).

12.6 Los resultados de las auditorías y revisiones se darán a conocer a todo el personal que ejerza alguna función en la esfera de actividad de que se trate:

12.7 El personal de gestión encargado de la esfera de actividad de que se trate adoptará sin demora las medidas oportunas para subsanar las deficiencias observadas.

13.6 Se conservará a bordo una copia del Documento de cumplimiento de modo que el capitán del buque, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación por la Administración o la organización reconocida por ella, o para los fines del control a que se hace referencia en la regla IX/6.2 del Convenio. No es necesario que la copia del Documento sea autenticada o certificada.

13.7 La Administración, una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, otro Gobierno Contratante, expedirá a un buque un certificado de gestión de la seguridad válido por un periodo que no excederá de cinco años. El Certificado de gestión de la seguridad se expedirá después de verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado. Dicho certificado se aceptará como prueba de que el buque cumple las prescripciones del presente Código.

13.8 La validez del Certificado de gestión de la seguridad estará sujeta a una verificación intermedia, como mínimo, que efectuará la Administración, una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, otro Gobierno Contratante. Si sólo va a realizarse una verificación intermedia, y el periodo de validez del Certificado de gestión de la seguridad es de cinco años, ésta tendrá lugar entre las fechas del segundo vencimiento anual del certificado de gestión de la seguridad y el tercero.

13.9 Además de las prescripciones del párrafo 13.5.1, la Administración o, a petición de ésta, el Gobierno Contratante que lo haya expedido, retirará el Certificado de gestión de la seguridad cuando no se solicite la verificación intermedia prescrita en el párrafo 13.8 o si existen pruebas de incumplimiento grave del presente Código.

13.10 No obstante lo prescrito en los párrafos 13.2 y 13.7, cuando la verificación de renovación se efectúe en los tres meses anteriores a la fecha de expiración del Documento de cumplimiento o del Certificado de gestión de la seguridad existente, el nuevo Documento de cumplimiento o el nuevo Certificado de gestión de la seguridad será válido a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del Documento de cumplimiento o del Certificado de gestión de la seguridad existente.

13.11 Cuando la verificación de renovación se termine más de tres meses antes de la fecha de expiración del Documento de cumplimiento o del Certificado de gestión de la seguridad existente, el nuevo Documento de cumplimiento o el nuevo Certificado de gestión de la seguridad será válido a

partir de la fecha en la que se termine la verificación de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años a partir de esa fecha.

13.12 Cuando la verificación de renovación se termine después de la fecha de expiración del Certificado de gestión de la seguridad existente, el nuevo Certificado de gestión de la seguridad será válido a partir de la fecha en la que se termine la verificación de renovación por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del Certificado de gestión de la seguridad existente.

13.13 Si se ha efectuado una verificación de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado de gestión de la seguridad antes de la fecha de expiración del certificado existente, la Administración o la organización reconocida por la Administración podrá refrendar el Certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

13.14 Si en la fecha de expiración del certificado de gestión de la seguridad un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de verificación, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del certificado de gestión de la seguridad, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de verificación, y aun así únicamente en los casos en los que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado de gestión de la seguridad por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de verificación, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado de gestión de la seguridad. Cuando haya finalizado la verificación de renovación, el nuevo certificado de gestión de la seguridad será válido por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado de gestión de la seguridad existente antes de que se concediera la prórroga.

14 Certificación provisional

14.1 Un documento provisional de cumplimiento podrá ser expedido para facilitar la implantación inicial del presente Código, cuando:

- .1 una compañía se establezca por primera vez; o
- .2 vayan a añadirse nuevos tipos de buque a un documento de cumplimiento existente,

una vez que se haya verificado que la compañía cuenta con un sistema de gestión de la seguridad que cumple las prescripciones del párrafo 1.2.3 del presente Código, a condición de que la compañía demuestre que tiene planes para implantar un sistema de gestión de la seguridad que satisfaga todas las prescripciones del presente Código durante el periodo de validez del documento provisional de cumplimiento. Este documento provisional de cumplimiento será expedido por un periodo de 12 meses como máximo por la Administración, una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, por otro Gobierno Contratante. Se conservará a bordo una copia del documento provisional de cumplimiento de modo que el capitán del buque, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación por la Administración o la organización reconocida por ella, o para los fines del control a que se hace referencia en la regla IX/6.2 del Convenio. No es necesario que la copia del documento sea autenticada o certificada.

14.2 Podrá expedirse un certificado provisional de gestión de la seguridad:

- .1 a los buques nuevos en el momento de su entrega;
- .2 cuando una compañía se hace cargo de la explotación de un buque que es nuevo en esa compañía; o
- .3 cuando un buque cambia de pabellón.

Tal certificado provisional de gestión de la seguridad será expedido para un periodo de seis meses como máximo por la Administración o por una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, por otro Gobierno Contratante.

14.3 En casos especiales, la Administración o, a petición de ésta, otro Gobierno Contratante puede ampliar el plazo de validez de un certificado provisional de gestión de la seguridad por un periodo adicional de seis meses como máximo a partir de la fecha de expiración.

14.4 Un certificado provisional de gestión de la seguridad podrá expedirse después de verificar que:

- .1 el documento de cumplimiento, o el documento provisional de cumplimiento, corresponde al buque de que se trate;
- .2 el sistema de gestión de la seguridad de la compañía para ese buque incluye los elementos clave del presente Código, y se ha evaluado durante la auditoría previa a la expedición del Documento de cumplimiento o se ha hecho una demostración del mismo para la expedición del Documento provisional de cumplimiento;

- .3 la compañía tiene previsto realizar una auditoría interna del buque en los tres meses siguientes;
- .4 el capitán y los oficiales están familiarizados con el sistema de gestión de la seguridad y con las medidas previstas para su aplicación;
- .5 se han dado las instrucciones que se consideran esenciales antes de hacerse a la mar; y
- .6 se ha facilitado la información pertinente sobre el sistema de gestión de la seguridad en el idioma o los idiomas de trabajo que el personal del buque comprenda.

15 Verificación

Todas las verificaciones prescritas en el presente Código se realizarán de conformidad con procedimientos aceptados por la Administración, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*

16 Modelos de certificados

16.1 El Documento de cumplimiento, el Certificado de gestión de la seguridad, el Documento provisional de cumplimiento y el Certificado provisional de gestión de la seguridad estarán redactados conforme a los modelos que figuran en el apéndice del presente Código. Si el idioma utilizado no es el inglés ni el francés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

16.2 Además de las prescripciones del párrafo 13.3, el tipo de buque que se indica en el documento de cumplimiento y en el documento provisional de cumplimiento puede refrendarse de modo que recoja las restricciones de explotación del buque descritas en el sistema de gestión de la seguridad.

* Véanse las Directrices revisadas para la implantación del *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS) por las Administraciones, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.1071(28).

Apéndice

**Modelos del documento de cumplimiento,
el Certificado de gestión de la seguridad,
el Documento provisional de cumplimiento y
el Certificado provisional de gestión de la seguridad**

DOCUMENTO DE CUMPLIMIENTO

(sello oficial)

(Estado)

Certificado N°

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
enmendado

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Nombre y dirección de la compañía

.....

(véase el párrafo 1.1.2 del Código IGS)

Número de identificación de la compañía

SE CERTIFICA:

que se ha efectuado una auditoría del sistema de gestión de la seguridad de la compañía y que éste cumple las prescripciones del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), con respecto a los tipos de buque enumerados a continuación (táchese según proceda):

- Buque de pasaje
- Nave de pasaje de gran velocidad
- Nave de carga de gran velocidad
- Granelero
- Petrolero
- Quimiquero
- Gasero
- Unidad móvil de perforación mar adentro
- Buque de carga distinto de los anteriores

El presente Documento de cumplimiento es válido hasta a reserva de las oportunas verificaciones periódicas.

Fecha de terminación de la verificación en la que se basa el presente Certificado. (dd/mm/aaaa)

Expedido en (lugar de expedición del documento)

Fecha de expedición (dd/mm/aaaa) (firma del funcionario debidamente autorizado que expide el documento)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

REFRENDO DE VERIFICACIONES ANUALES

SE CERTIFICA:

que, en la verificación periódica efectuada de conformidad con la regla IX/6.1 del Convenio y el párrafo 13.4 del Código IGS, se ha comprobado que el sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones pertinentes del Código IGS.

1ª Verificación anual Firmado (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

2ª Verificación anual Firmado (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

3ª Verificación anual Firmado (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

4ª Verificación anual Firmado (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

CERTIFICADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

(sello oficial)

(Estado)

Certificado N°

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
enmendado

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Tipo de buque*

Arqueo bruto

Número IMO

Nombre y dirección de la compañía

(véase el párrafo 1.1.2 del Código IGS)

Número de identificación de la compañía:

* Indíquese el tipo de buque según la siguiente relación: buque de pasaje, nave de pasaje de gran velocidad, nave de carga de gran velocidad, granelero, petrolero, químiquero, gasero, unidad móvil de perforación mar adentro, o buque de carga distinto de los anteriores.

SE CERTIFICA:

que se ha efectuado una auditoría del sistema de gestión de la seguridad del buque y que éste cumple las prescripciones del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), después de haberse verificado que el Documento de cumplimiento de la compañía es aplicable a este tipo de buque.

El presente Certificado de gestión de la seguridad es válido hasta , a reserva de la oportuna verificación periódica y de que el Documento de cumplimiento siga siendo válido.

Fecha de terminación de la verificación en la que se basa el presente Certificado (dd/mm/aaaa)

Expedido en (lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición (dd/mm/aaaa) (firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Certificado)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

**REFRENDO DE VERIFICACIÓN INTERMEDIA Y
DE VERIFICACIÓN ADICIONAL (CUANDO SE EXIJA)**

SE CERTIFICA que, en la verificación periódica efectuada de conformidad con la regla IX/6.1 del Convenio y el párrafo 13.8 del Código IGS, se ha comprobado que el sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones pertinentes del Código IGS.

Verificación intermedia
(Se realizará en el periodo comprendido entre la segunda y tercera fecha de vencimiento anual)

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

Verificación adicional^o

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

Verificación adicional^o

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

Verificación adicional^o

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

^o Si procede. Véase la sección 4.3, «Verificación inicial», de las Directrices revisadas para la implantación del *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS) por las Administraciones, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.1071(28).

**REFRENDO CUANDO SE HAYA LLEVADO A CABO LA VERIFICACIÓN DE
RENOVACIÓN Y SEA APLICABLE LA PARTE B 13.13 DEL CÓDIGO IGS**

El buque cumple las disposiciones pertinentes de la parte B del Código IGS y, de conformidad con lo prescrito en la parte B 13.13 del Código IGS, el presente Certificado se aceptará como válido hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA
LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE EFECTUARSE LA VERIFICACIÓN CUANDO
SEA APLICABLE LA PARTE B 13.12 DEL CÓDIGO IGS,
O POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE
LA PARTE B 13.14 DEL CÓDIGO IGS**

De conformidad con lo prescrito en la parte B 13.12 o en la parte B 13.14 del Código IGS, el presente Certificado se aceptará como válido hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

DOCUMENTO PROVISIONAL DE CUMPLIMIENTO

(sello oficial)

(Estado)

Certificado N°

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
enmendado

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____ (nombre del Estado)

por

_____ (persona u organización autorizada)

Nombre y dirección de la compañía

.....

(véase el párrafo 1.1.2 del Código IGS)

Número de identificación de la compañía

SE CERTIFICA:

que el sistema de gestión de la seguridad de la compañía se ajusta a los objetivos que figuran en el párrafo 1.2.3 del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) con respecto a los tipos de buque enumerados a continuación (táchese según proceda):

- Buque de pasaje
- Nave de pasaje de gran velocidad
- Nave de carga de gran velocidad
- Granelero
- Petrolero
- Quimiquero
- Gasero
- Unidad móvil de perforación mar adentro
- Buque de carga distinto de los anteriores

El presente Documento provisional de cumplimiento es válido hasta

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición
(dd/mm/aaaa) (firma del funcionario debidamente autorizado que expide el documento)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

CERTIFICADO PROVISIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

(sello oficial)

(Estado)

Certificado N°

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
enmendado

Con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____ (nombre del Estado)

por

_____ (persona u organización autorizada)

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Tipo de buque*

Arqueo bruto

Número IMO

Nombre y dirección de la compañía

.....

(véase el párrafo 1.1.2 del Código IGS)

Número de identificación de la compañía

* Indíquese el tipo de buque según la siguiente relación: buque de pasaje, nave de pasaje de gran velocidad, nave de carga de gran velocidad, granelero, petrolero, quimiquero, gasero, unidad móvil de perforación mar adentro, o buque de carga distinto de los anteriores.

SE CERTIFICA:

que se han cumplido las prescripciones del párrafo 14.4 del Código IGS y que el Documento de cumplimiento/documento provisional de cumplimiento* de la compañía corresponde a este buque.

El presente Certificado provisional de gestión de la seguridad es válido hasta a reserva de que el documento de cumplimiento/documento provisional de cumplimiento* siga siendo válido.

Expedido en
(lugar de expedición del Certificado)

Fecha de expedición
(dd/mm/aaaa) (firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Certificado)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

La validez del presente Certificado provisional de gestión de la seguridad queda prorrogada hasta

Fecha concesión de la prórroga
(dd/mm/aaaa) (firma del funcionario debidamente autorizado que prorroga la validez del Certificado)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

* Táchese según proceda.

Directrices

Resolución A.1071(28)

adoptada el 4 de diciembre de 2013

Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones

1 Introducción

1.1 El Código IGS

1.1.1 El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (*Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS)) fue adoptado por la Organización mediante la resolución A.741(18) y adquirió carácter obligatorio con la entrada en vigor, el 1 de julio de 1998, del capítulo IX del Convenio SOLAS titulado «Gestión de la seguridad operacional de los buques». El Código IGS constituye una norma internacional para la gestión y la explotación de los buques en condiciones de seguridad y la prevención de la contaminación.

1.1.2 En su 92º periodo de sesiones, celebrado en junio de 2013, el Comité de seguridad marítima adoptó enmiendas a las secciones 3, 6, 12 y 14 y a las notas a pie de página del Código IGS mediante la resolución MSC.353(92). Como consecuencia de ello, fue necesario revisar las Directrices para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.1022(26)), y sustituirlas por las presentes Directrices revisadas.

1.1.3 El Código IGS exige que las compañías establezcan objetivos de seguridad tal como se describen en la sección 1.2 (Objetivos) y, además, que elaboren, implanten y mantengan un sistema de gestión de la seguridad que incluya las prescripciones de orden funcional enumeradas en su sección 1.4 (Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad).

1.1.4 La aplicación del Código IGS debería respaldar y favorecer el desarrollo de una cultura de la seguridad en el sector del transporte marítimo. Los factores que determinarán el éxito del desarrollo de esa cultura que

fomenta la seguridad y la protección ambiental son, entre otros, la dedicación, los principios y las convicciones, así como la claridad del sistema de gestión de la seguridad.

1.2 Aplicación obligatoria del Código IGS

1.2.1 Para garantizar unas normas adecuadas de seguridad y de prevención de la contaminación, es necesario organizar debidamente la gestión tanto en tierra como a bordo. Esto requiere un planteamiento sistemático de la gestión por parte de las personas que tienen a su cargo la gestión de los buques. Los objetivos de la aplicación obligatoria del Código IGS son:

- .1 garantizar el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias relativas a la seguridad operacional de los buques y la protección del medio ambiente; y
- .2 garantizar que las Administraciones implantan y hacen cumplir de manera eficaz dichas normas y reglas.

1.2.2 La labor de las Administraciones para garantizar el cumplimiento eficaz ha de incluir la verificación de que el sistema de gestión de la seguridad cumple los requisitos estipulados en el Código IGS, así como la verificación del cumplimiento de las normas y reglas obligatorias.

1.2.3 La aplicación obligatoria del Código IGS debería garantizar, respaldar y favorecer que se tengan en cuenta los códigos, directrices y normas aplicables recomendados por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector marítimo.

1.3 Responsabilidad de la verificación y la certificación

1.3.1 Incumbe a la Administración verificar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS y expedir documentos de cumplimiento a las compañías y certificados de gestión de la seguridad a los buques.

1.3.2 Las «Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración» (resolución A.739(18))* y las «Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración» (resolución A.789(19)), que han adquirido carácter obligatorio en virtud de la regla XI/1 del Convenio SOLAS, y las «Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la

* Enmendada mediante la resolución MSC.208(81).

OMI» (resolución A.847(20))* son de aplicación cuando las Administraciones autorizan oficialmente a organizaciones a que expidan los documentos de cumplimiento y los certificados de gestión de la seguridad en su nombre.

2 Alcance y aplicación

2.1 Definiciones

Las expresiones utilizadas en las presentes directrices revisadas tienen el mismo significado que las que figuran en el Código IGS.

2.2 Alcance y aplicación

Las presentes directrices revisadas establecen los principios básicos para:

- .1 la verificación de que el sistema de gestión de la seguridad de una compañía responsable de la explotación de buques, o el sistema de gestión de la seguridad del buque o buques controlados por la compañía, cumplen las disposiciones del Código IGS;
- .2 llevar a cabo la verificación provisional, inicial, anual o de renovación del documento de cumplimiento y para la verificación o verificaciones provisionales, iniciales, intermedias y de renovación del certificado de gestión de la seguridad y la expedición o el refrendo de los documentos correspondientes; y
- .3 el alcance de la verificación adicional.

3 Verificación del cumplimiento del Código IGS

3.1 Generalidades

3.1.1 Para cumplir las prescripciones del Código IGS, las compañías deberían elaborar, implantar y mantener un sistema de gestión de la seguridad documentado que garantice la implantación de sus principios de seguridad y protección del medio ambiente. Los principios de la compañía deberían incluir los objetivos definidos en el Código IGS.

* La resolución A.847(20) fue remplazada por la resolución A.973(24) y, posteriormente, por la resolución A.996(25), que se enmendó mediante la resolución A.1019(26), y ambas remplazadas por la resolución A.1054(27) titulada: Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011..

3.1.2 Las Administraciones deberían verificar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS determinando:

- .1 si el sistema de gestión de la seguridad de la compañía se ajusta a las prescripciones del Código IGS; y
- .2 si el sistema de gestión de la seguridad garantiza que se cumplen los objetivos definidos en el párrafo 1.2.3 del Código IGS.

3.1.3 Puede que sea necesario elaborar criterios de evaluación para determinar si los componentes del sistema de gestión de la seguridad se ajustan o no a las prescripciones del Código IGS. Se recomienda a las Administraciones que eviten en lo posible formular criterios en forma de soluciones basadas en sistemas de gestión prescriptivos. Los criterios de evaluación en forma de disposiciones prescriptivas pueden tener el efecto de que la gestión de la seguridad en el ámbito de la navegación consista en que las compañías apliquen soluciones elaboradas por terceros, de modo que a una compañía pueda resultarle difícil elaborar las soluciones que más convengan a dicha compañía, tipo de operaciones o buque. Por consiguiente, las operaciones particulares deberían ser específicas del buque y reflejarse plenamente en los manuales, procedimientos e instrucciones.

3.1.4 Así pues, se recomienda a las Administraciones que se cercioren de que estas evaluaciones se basan en la determinación de la eficacia del sistema de gestión de la seguridad por lo que se refiere a alcanzar los objetivos especificados, en vez de en la conformidad con prescripciones pormenorizadas adicionales a las del Código IGS, a fin de reducir la necesidad de elaborar criterios para facilitar la evaluación del cumplimiento del Código por las compañías.

3.2 Capacidad del sistema de gestión de la seguridad para alcanzar los objetivos generales de la gestión de la seguridad

En la sección 1.2.2 del Código IGS se definen los objetivos generales de la gestión de la seguridad. La labor de verificación debería ayudar y alentar a las compañías a conseguir tales objetivos, que ofrecen una orientación clara a las compañías para elaborar elementos de los sistemas de gestión de la seguridad conformes con el Código IGS. No obstante, y dado que la idoneidad del sistema de gestión de la seguridad para alcanzar estos objetivos no puede determinarse más allá de si el sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones del Código IGS, no deberían servir de base para formular interpretaciones detalladas que se utilicen para verificar si las prescripciones del Código se observan o no.

3.3 Capacidad del sistema de gestión de la seguridad para cumplir las prescripciones específicas de seguridad y prevención de la contaminación

3.3.1 El criterio principal que debería regir la elaboración de las interpretaciones necesarias para evaluar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS debería ser la capacidad del sistema de gestión de la seguridad para cumplir las prescripciones específicas dispuestas en el Código IGS en lo que respecta a las normas concretas de seguridad y prevención de la contaminación. Las normas específicas de seguridad y protección del medio ambiente se enuncian en la sección 1.2.3 del Código IGS.

3.3.2 Todos los registros que puedan facilitar la verificación del cumplimiento del Código IGS deberían poder ser examinados durante una inspección, lo que puede incluir los registros de las tareas delegadas en relación con el sistema de gestión de la seguridad. A tal efecto, la Administración debería asegurarse de que la compañía facilita a los auditores los registros reglamentarios y de clasificación correspondientes a las medidas adoptadas por la compañía, con objeto de garantizar que se mantiene el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias. A este respecto, los registros pueden examinarse para confirmar su autenticidad y veracidad.

3.3.3 Algunas de las prescripciones obligatorias pueden no estar sujetas a los reconocimientos reglamentarios o de clasificación, por ejemplo:

- .1 el mantenimiento del estado del buque y de su equipo, en el lapso entre reconocimientos; y
- .2 determinadas prescripciones operacionales.

3.3.4 En esos casos, a fin de garantizar el cumplimiento del Código IGS y disponer de las pruebas objetivas necesarias para la verificación, pueden exigirse disposiciones específicas, tales como:

- .1 instrucciones y procedimientos documentados;
- .2 documentación de la verificación de las operaciones diarias realizada por oficiales superiores, cuando sea pertinente, para garantizar el cumplimiento; y
- .3 historiales pertinentes de los buques que está explotando la compañía, por ejemplo, los informes de supervisión por el Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto, la asignación de clase y los informes sobre accidentes.

3.3.5 La verificación del cumplimiento de las normas y reglas obligatorias, que forma parte de la certificación prevista en el Código IGS, no supone ni una duplicación ni una sustitución de los reconocimientos requeridos para expedir otros certificados marítimos. La verificación del cumplimiento del Código IGS no exime de sus responsabilidades a la compañía, al capitán ni a cualquier otra entidad o persona que participe en la explotación o la gestión del buque.

3.3.6 Las Administraciones deberían cerciorarse de que la compañía:

- .1 ha tenido en cuenta las recomendaciones del párrafo 1.2.3.2 del Código IGS al establecer y mantener el sistema de gestión de la seguridad; y
- .2 ha elaborado procedimientos para garantizar que las recomendaciones se apliquen tanto en tierra como a bordo.

4 Proceso de certificación y verificación

4.1 Actividades de certificación y verificación

4.1.1 El proceso de certificación relativo a la expedición de un Documento de cumplimiento a nombre de una compañía y de un Certificado de gestión de la seguridad a nombre de un buque comprenderá por regla general las siguientes etapas:

- .1 verificación provisional;
- .2 verificación inicial;
- .3 verificación anual o intermedia;
- .4 verificación de renovación; y
- .5 verificación adicional.

4.1.2 Estas verificaciones se realizan, a petición de la compañía, a la Administración o a la organización reconocida por la Administración para ejercer funciones de certificación en relación con el Código IGS, o a petición de la Administración por otro Gobierno Contratante del Convenio SOLAS. Las verificaciones incluirán una auditoría del sistema de gestión de la seguridad.

4.2 Verificación provisional

4.2.1 La certificación provisional puede expedirse bajo determinadas condiciones especificadas en el Código IGS y debería facilitar la implantación de un sistema de gestión de la seguridad.

4.2.2 La compañía debería solicitar la certificación provisional a la Administración.

4.2.3 El proceso de verificación provisional del sistema de gestión llevado a cabo por la Administración a efectos del documento de cumplimiento exigiría una evaluación en las oficinas de la compañía, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 14.1 del Código IGS.

4.2.4 Una vez que se ultime satisfactoriamente la evaluación del sistema de gestión de la seguridad en tierra, pueden iniciarse las medidas o la planificación para la evaluación de los buques pertinentes de la compañía.

4.2.5 El proceso de verificación provisional del buque debería ser llevado a cabo por la Administración para garantizar que se dota al buque de un sistema de gestión de la seguridad, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 14.4 del Código IGS.

4.2.6 Una vez que se ultime satisfactoriamente la verificación provisional, se expedirá un Documento de cumplimiento provisional a la compañía, del cual ésta debería facilitar copias a todas las instalaciones en tierra y a cada buque pertinente de la flota de la compañía. Cuando se evalúe un buque y se le expida un Certificado de gestión de la seguridad provisional, también debería remitirse una copia a la oficina central de la compañía.

4.3 Verificación inicial

4.3.1 La compañía debería solicitar la certificación prevista en el Código IGS a la Administración.

4.3.2 La evaluación del sistema de gestión en tierra que realice la Administración requerirá evaluar las oficinas donde se lleva a cabo la gestión y posiblemente otras dependencias, lo cual puede incluir tareas delegadas en relación con los sistemas de gestión de la seguridad, de acuerdo con la organización de la compañía y las funciones desempeñadas en las distintas dependencias.

4.3.3 Una vez que se ultime satisfactoriamente la evaluación del sistema de gestión de la seguridad en tierra, pueden iniciarse las medidas o la planificación para la evaluación de los buques de la compañía.

4.3.4 Una vez que se ultime satisfactoriamente la evaluación, se expedirá un Documento de cumplimiento a la compañía, del que deberían facilitarse copias a cada una de las instalaciones en tierra y a cada buque de la flota de la compañía. Cuando se evalúe un buque y se le expida un Certificado de gestión de la seguridad, también debería remitirse una copia a la oficina central de la compañía.

4.3.5 En el caso de que sea una organización reconocida la que expida los certificados, también debería enviarse copia de todos los certificados a la Administración.

4.3.6 Las auditorías de gestión de la seguridad de las compañías y de los buques constarán de las mismas etapas básicas. El objetivo es verificar que la compañía o el buque cumplen las prescripciones del Código IGS. Tales auditorías incluyen:

- .1 la verificación de que el sistema de gestión de la seguridad de la compañía cumple las prescripciones del Código IGS, con pruebas objetivas que demuestren que el sistema de gestión de la seguridad de la compañía lleva en vigor tres meses como mínimo, y que desde hace por lo menos tres meses se aplica un sistema de gestión de la seguridad a bordo de, como mínimo, un buque de cada tipo que explote la compañía; y
- .2 la verificación de que el sistema de gestión de la seguridad garantiza el cumplimiento de los objetivos definidos en el párrafo 1.2.3 del Código IGS. Esto incluye la verificación de que el Documento de cumplimiento de la compañía responsable de la explotación del buque es aplicable a ese tipo determinado de buque, y una evaluación del sistema de gestión de la seguridad a bordo, a fin de verificar que éste cumple las prescripciones del Código IGS y que se aplica. Se debería disponer de pruebas objetivas que demuestren que el sistema de gestión de la seguridad de la compañía se ha aplicado eficazmente durante tres meses como mínimo a bordo del buque y en tierra, pruebas que incluirán, entre otras cosas, registros de la auditoría interna llevada a cabo por la compañía.

4.4 Verificación anual del Documento de cumplimiento

4.4.1 Para mantener la validez del Documento de cumplimiento, se harán auditorías anuales de la gestión de la seguridad, que deberían incluir el examen de los registros obligatorios y de clasificación presentados por lo menos con respecto a un buque de cada tipo al que se aplique el

Documento de cumplimiento para verificar que están en regla. El propósito de tales auditorías es comprobar la eficacia del funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad y asegurarse de que cualquier modificación de dicho sistema cumple las prescripciones del Código IGS.

4.4.2 La verificación anual se efectuará dentro de los tres meses anteriores y posteriores a cada fecha de vencimiento anual del documento de cumplimiento.

4.4.3 Cuando la compañía cuente con más de una dependencia en tierra y/o delegue tareas relacionadas con los sistemas de seguridad, debería hacerse todo lo posible para evaluarlas todas, en el marco de las evaluaciones anuales, durante el periodo de vigencia del Documento de cumplimiento.

4.4.4 Durante la verificación anual, las Administraciones deberían verificar si la compañía está explotando todos los tipos de buques que figuran en el Documento de cumplimiento. Deberían adoptarse las medidas oportunas si la compañía ha dejado de explotar un tipo particular de buque.

4.5 Verificación intermedia de los Certificados de gestión de la seguridad

4.5.1 Para mantener la validez del Certificado de gestión de la seguridad, deberían realizarse auditorías intermedias de la gestión de la seguridad, con el propósito de comprobar la eficacia del funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad, y cerciorarse de que cualquier modificación de dicho sistema cumple las prescripciones del Código IGS. En ciertos casos, sobre todo durante el periodo inicial de funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad, la Administración puede considerar necesario aumentar la frecuencia de las verificaciones intermedias. Además, la naturaleza de los casos de incumplimiento que se detecten puede constituir una razón para aumentar la frecuencia de las verificaciones intermedias.

4.5.2 Si sólo se realiza una verificación intermedia, ésta debería tener lugar entre el segundo vencimiento anual del Certificado de gestión de la seguridad y el tercero.

4.6 Verificación de renovación

Las verificaciones de renovación se efectuarán antes de que caduque el Documento de cumplimiento o el Certificado de gestión de la seguridad. La verificación de renovación abarcará todos los elementos del sistema de gestión de la seguridad y las actividades a las que se aplican las prescripciones del Código IGS. La verificación de renovación se puede realizar desde

tres meses antes de la fecha de caducidad del Documento de cumplimiento o del Certificado de gestión de la seguridad, y debería concluir antes de dicha fecha.

4.7 Verificación adicional

4.7.1 La Administración podrá, cuando tenga motivos fundados, exigir una verificación adicional para comprobar que el sistema de gestión de la seguridad sigue funcionando eficazmente. Podrán llevarse a cabo verificaciones adicionales tras situaciones que se salgan de los procedimientos rutinarios. Entre este tipo de situaciones cabe citar las detenciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, la reactivación tras la interrupción de las operaciones debido a un periodo en que el buque esté fuera de servicio o para verificar que se han adoptado medidas correctivas eficaces y/o se han implantado cabalmente. Las verificaciones adicionales pueden afectar a la organización en tierra y/o al sistema de gestión a bordo. La Administración debería determinar el alcance y la profundidad de la verificación, que podrá variar según el caso. Deberían ultimarse las verificaciones adicionales dentro del plazo acordado teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. La Administración debería dar seguimiento a los resultados de la verificación y adoptar las medidas oportunas, según sea necesario.

4.7.2 Una vez concluida satisfactoriamente la evaluación a bordo, debería refrendarse el Certificado de gestión de la seguridad en lo que respecta a la verificación adicional.

4.8 Auditorías de la gestión de la seguridad

Los procedimientos para la auditoría de la gestión de la seguridad descritos a continuación incluyen todas las etapas de la verificación inicial. Las auditorías de la gestión de la seguridad para las verificaciones provisionales, anuales, intermedias, adicionales y de renovación deberían basarse en los mismos principios, aun cuando su alcance sea diferente.

4.9 Solicitud de auditoría

4.9.1 La compañía debería presentar una solicitud de auditoría a la Administración o a la organización reconocida por la Administración para expedir el Documento de cumplimiento o el Certificado de gestión de la seguridad en su nombre.

4.9.2 La Administración o la organización reconocida debería nombrar posteriormente al auditor principal y, si procede, al equipo de auditores.

4.10 Examen preliminar (examen de la documentación)

Para planificar la auditoría, el auditor debería examinar el Manual de gestión de la seguridad con objeto de comprobar que el sistema de gestión de la seguridad es adecuado para cumplir las prescripciones del Código IGS. Si el examen indica que el sistema no es adecuado, habrá que aplazar la auditoría hasta que la compañía haya tomado medidas correctivas.

4.11 Preparación de la auditoría

4.11.1 El auditor debería examinar los correspondientes historiales de seguridad de la compañía y tenerlos en cuenta al preparar el plan de auditorías, por ejemplo, los informes de supervisión por el Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto, la asignación de clase y los informes sobre accidentes.

4.11.2 El auditor principal designado debería ponerse en contacto con la compañía y elaborar un plan para la auditoría.

4.11.3 El auditor debería proporcionar los documentos de trabajo por los que se regirá la auditoría, con objeto de facilitar la realización de las evaluaciones, las investigaciones y los exámenes de conformidad con los procedimientos, instrucciones y formularios establecidos para garantizar la uniformidad de las prácticas de auditoría.

4.11.4 El equipo de auditores debería poder comunicarse de manera eficaz con quienes estén siendo sometidos a una auditoría.

4.12 Realización de la auditoría

4.12.1 La auditoría debería comenzar con una reunión inaugural para presentar el equipo de auditores a la dirección de la compañía, resumir los métodos empleados para llevar a cabo la auditoría, confirmar que todas las instalaciones convenidas están disponibles, confirmar la fecha y hora de la reunión de clausura y tratar todos los detalles relacionados con la auditoría que requieran aclaración.

4.12.2 El equipo de auditores debería evaluar el sistema de gestión de la seguridad basándose en la documentación presentada por la compañía y en las pruebas objetivas de su aplicación efectiva.

4.12.3 Se deberían obtener pruebas objetivas mediante entrevistas y el examen de documentos. También se podrá incluir la observación de las actividades y las condiciones cuando sea necesario, para determinar la eficacia con la que el sistema de gestión de la seguridad permite cumplir las

normas concretas de seguridad y protección del medio ambiente prescritas en el Código IGS.

4.12.4 Las conclusiones de la auditoría deberían documentarse. Una vez realizada la auditoría de las actividades, el equipo de auditores debería examinar las pruebas objetivas obtenidas. A continuación se deberían utilizar tales pruebas para decidir cuáles han de notificarse como casos de incumplimiento graves, casos de incumplimiento u observaciones. Dichos casos deberían notificarse relacionándolos con las disposiciones generales y particulares del Código IGS.

4.12.5 Al concluir la auditoría, y antes de que se elabore el correspondiente informe, el equipo de auditores debería celebrar una reunión con la dirección de la compañía y con las personas encargadas de las funciones de que se trate. El objetivo de esa reunión será exponer las observaciones de modo que los resultados de la auditoría se entiendan con toda claridad.

4.13 Informe de auditoría

4.13.1 El informe de auditoría debería elaborarse bajo la dirección del auditor principal, que es el responsable de que el informe sea preciso y completo.

4.13.2 El informe de auditoría debería incluir el plan de la auditoría, la identidad de los miembros del equipo de auditores, las fechas y la identidad de la compañía, los casos de incumplimiento observados y las observaciones sobre la eficacia con la que el sistema de gestión de la seguridad permite alcanzar los objetivos señalados.

4.13.3 La compañía debería recibir una copia del informe de auditoría y el consejo de que proporcione al buque copias de los informes de las auditorías realizadas a bordo.

4.14 Seguimiento de las medidas correctivas

4.14.1 La compañía tiene la responsabilidad de establecer y adoptar las medidas necesarias para corregir un incumplimiento o sus causas. De no corregirse el incumplimiento de determinadas prescripciones del Código IGS, la validez del Documento de cumplimiento y de los correspondientes Certificados de gestión de la seguridad puede verse afectada.

4.14.2 Las medidas correctivas y las posibles auditorías de control subsiguientes deberían llevarse a cabo dentro de los plazos acordados. En lo que respecta a las medidas correctivas dichos plazos no deberían exceder

normalmente de tres meses. La compañía debería solicitar las auditorías de seguimiento, según se haya acordado.

4.14.3 El hecho de que no se tomen medidas correctivas adecuadas, de conformidad con las prescripciones del Código IGS, incluidas las medidas para evitar que vuelva a repetirse la situación, puede considerarse como un caso de incumplimiento grave.

4.15 Responsabilidades de la compañía en cuanto a las auditorías de la gestión de la seguridad

4.15.1 La verificación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS no exime a la compañía, al personal de dirección, a aquellos que efectúen las tareas delegadas en relación con los sistemas de gestión de la seguridad, a los oficiales ni a la gente de mar de sus obligaciones en lo que respecta al cumplimiento de la legislación nacional e internacional relacionada con la seguridad y la protección del medio ambiente.

4.15.2 La compañía tiene la responsabilidad de:

- .1 informar a sus empleados que sean del caso y a aquellos que efectúen las tareas delegadas en relación con los sistemas de gestión de la seguridad, acerca de los objetivos y el alcance de los certificados prescritos en el Código IGS;
- .2 designar a determinados miembros del personal para que acompañen a los miembros del equipo encargado de la certificación;
- .3 facilitar los recursos que necesiten las personas encargadas de la certificación, a fin de garantizar la eficacia del proceso de verificación;
- .4 facilitar el acceso y los medios de prueba que soliciten las personas encargadas de la certificación; y
- .5 colaborar con el equipo de verificación para que puedan conseguirse los objetivos de la certificación.

4.15.3 Cuando se hayan determinado casos de incumplimiento grave, las Administraciones y las organizaciones reconocidas (OR) deberían cumplir los procedimientos establecidos en la circular MSC/Circ.1059 MEPC/Circ.401: «Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS».

4.16 Responsabilidades de la organización encargada de expedir los certificados prescritos por el Código IGS

La organización encargada de expedir los certificados prescritos por el Código IGS es responsable de garantizar que el proceso de certificación y verificación se ejecute conforme a lo dispuesto en el Código IGS y en las presentes Directrices revisadas, lo que incluye el control de gestión de todos los aspectos de la certificación, de conformidad con lo dispuesto en el apéndice de las presentes Directrices revisadas.

4.17 Responsabilidades del equipo de verificación

4.17.1 Las verificaciones relacionadas con la certificación, independientemente de que sean realizadas por un equipo, deberían estar a cargo de una persona. El jefe del equipo debería tener autoridad para tomar decisiones concluyentes sobre la manera de realizar la verificación y sobre las posibles observaciones. Sus funciones deberían incluir:

- .1 la preparación de un plan para la verificación; y
- .2 la presentación del informe de la verificación.

4.17.2 El personal que participe en la labor de verificación tiene el deber de cumplir los requisitos establecidos para dicha labor, garantizar la confidencialidad de los documentos relacionados con la certificación y tratar con discreción la información confidencial obtenida.

Apéndice

Normas relativas a las disposiciones sobre certificación del Código IGS

1 Introducción

Los equipos de auditores para la certificación prescrita por el Código IGS y las organizaciones de las que dependen deberían cumplir las prescripciones específicas señaladas en el presente apéndice.

2 Normas de gestión

2.1 Las organizaciones encargadas de verificar el cumplimiento del Código IGS deberían contar, en su seno, con personal competente en lo que respecta a:

- .1 garantizar el cumplimiento de las normas y reglas aplicables a los buques explotados por la compañía, incluidas las relativas a la titulación de la gente de mar;
- .2 las actividades de aprobación, reconocimiento y certificación;
- .3 los parámetros que deben tenerse en cuenta en el ámbito del sistema de gestión de la seguridad, según las prescripciones del Código IGS; y
- .4 la experiencia práctica en la explotación de buques.

2.2 En el Convenio se prescribe que las organizaciones reconocidas por las Administraciones para expedir documentos de cumplimiento y certificados de gestión de la seguridad en su nombre deberían cumplir lo estipulado en las resoluciones A.739(18): «Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración»^{*} y A.789(19): «Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración».

^{*} Enmendada mediante la resolución MSC.208(81).

2.3 Toda organización encargada de verificar el cumplimiento de las disposiciones del Código IGS debería garantizar que el personal que presta servicios de asesoramiento sea independiente del que se encarga del procedimiento de certificación.

3 Normas de competencia

3.1 Gestión de los programas para la expedición de Certificados con arreglo al Código IGS

La gestión de los programas para la expedición de Certificados con arreglo al Código IGS debería corresponder a las personas que tengan conocimientos prácticos de los procedimientos y prácticas indicados en el Código para la expedición de dichos Certificados.

3.2 Competencia básica para realizar la verificación

3.2.1 El personal que vaya a participar en la verificación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS debería poseer como mínimo la formación académica que se describe a continuación:

- .1 título expedido por un centro de enseñanza superior reconocido por la Administración o por la organización reconocida, en una rama pertinente de la ingeniería o de las ciencias físicas (programa de estudios de dos años como mínimo); o
- .2 título de una institución marítima o náutica y experiencia adecuada a bordo de un buque en calidad de oficial titulado.

3.2.2 El personal debería haber recibido formación que garantice la adquisición de una competencia y unos conocimientos prácticos suficientes para verificar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS, especialmente en lo que respecta a:

- .1 el conocimiento y la comprensión del Código IGS;
- .2 las normas y reglas de obligado cumplimiento;
- .3 los parámetros que las compañías deben tener en cuenta, según las prescripciones del Código IGS;
- .4 las técnicas de valoración referentes a exámenes, cuestionarios, evaluaciones e informes;
- .5 los aspectos técnicos u operacionales de la gestión de la seguridad;

- .6 unos conocimientos básicos del buque y de las operaciones de a bordo; y
- .7 la participación en, al menos, una auditoría de un sistema de gestión relacionado con el sector marítimo.

3.2.3 Dicha competencia debería demostrarse mediante examen oral o escrito, o por otros medios aceptables.

3.3 Competencia para la verificación inicial y de renovación

3.3.1 Para evaluar cabalmente si la compañía o el buque cumplen las prescripciones del Código IGS, además de la competencia básica indicada en 3.2 supra, el personal que vaya a realizar las verificaciones iniciales o de renovación de un Documento de cumplimiento o de un Certificado de gestión de la seguridad, ha de poseer la competencia necesaria para:

- .1 determinar si los componentes del sistema de gestión de la seguridad cumplen o no las prescripciones del Código IGS;
- .2 determinar la eficacia del sistema de gestión de la seguridad de la compañía, o del buque, para garantizar el cumplimiento de las normas y reglas, según demuestren los registros de los reconocimientos reglamentarios y de clasificación;
- .3 evaluar la eficacia con la que el sistema de gestión de la seguridad permite garantizar el cumplimiento de otras normas y reglas no comprendidas en los reconocimientos reglamentarios y de clasificación y verificar dicho cumplimiento; y
- .4 comprobar si se han tenido en cuenta las prácticas de seguridad recomendadas por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector marítimo.

3.3.2 Este nivel de competencia puede alcanzarse con equipos que, colectivamente, posean la competencia requerida.

3.3.3 El personal que vaya a estar a cargo de la verificación inicial o de renovación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS, debería tener por lo menos cinco años de experiencia en cuestiones relacionadas con los aspectos operacionales o técnicos de la gestión de la seguridad y debería haber participado, al menos, en tres verificaciones iniciales o de renovación. La participación en la verificación del cumplimiento de otras normas de gestión puede considerarse equivalente a la participación en la verificación del cumplimiento del Código IGS.

3.4 Competencia para la verificación anual, intermedia y provisional

El personal que vaya a realizar verificaciones anuales, intermedias y provisionales debería satisfacer los requisitos básicos aplicables, y debería haber participado, al menos, en dos verificaciones anuales, de renovación o iniciales. También debería haber recibido las instrucciones especiales que lo capaciten para determinar la eficacia del sistema de gestión de la seguridad de la compañía.

4 Disposiciones sobre titulación

Las organizaciones encargadas de la certificación prescrita por el Código IGS deberían haber establecido un sistema documentado para la titulación y la actualización continua de los conocimientos y la competencia del personal que vaya a verificar el cumplimiento del Código IGS. Dicho sistema debería comprender cursos de formación teórica que abarquen todos los requisitos de competencia y los procedimientos apropiados relativos al proceso de certificación, así como formación práctica dirigida, y la presentación de pruebas documentales de que el personal ha completado satisfactoriamente la formación.

5 Procedimientos e instrucciones para la certificación

Las organizaciones encargadas de la certificación prescrita por el Código IGS deberían haber implantado un sistema documentado que garantice que el proceso de certificación se realiza de conformidad con esta norma. Dicho sistema debería incluir, entre otras cosas, procedimientos e instrucciones para:

- .1 los acuerdos contractuales con las compañías;
- .2 la planificación, la programación y la realización de la verificación;
- .3 la notificación de los resultados de la verificación;
- .4 la expedición de los Documentos de cumplimiento y los Certificados de gestión de la seguridad, así como la de los Documentos provisionales de cumplimiento y los Certificados provisionales de gestión de la seguridad; y
- .5 las medidas correctivas y el control posterior a las verificaciones, incluidas las medidas que haya que tomar en caso de incumplimiento grave.

MSC-MEPC.7/Circ.8

28 de junio de 2013

Directrices revisadas para la implantación operacional del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las compañías

1 Introducción

1.1 El Código IGS

1.1.1 El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (*Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS)) fue adoptado por la Organización mediante la resolución A.741(18) y adquirió carácter obligatorio con la entrada en vigor, el 1 de julio de 1998, del capítulo IX del Convenio SOLAS, titulado «Gestión de la seguridad operacional de los buques». El Código IGS constituye una norma internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

1.1.2 En su 92º periodo de sesiones (12 a 21 de junio de 2013), el Comité de seguridad marítima adoptó enmiendas a las secciones 3, 6, 12 y 14 y a las notas a pie de página del Código IGS mediante la resolución MSC.353(92). Como consecuencia de ello, fue necesario revisar las Directrices para la implantación operacional del *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS) por las compañías (circular MSC-MEPC.7/Circ.5), a la que sustituyen estas Directrices revisadas.

1.1.3 En el Código IGS se estipula que las compañías deben establecer los objetivos de seguridad descritos en la sección 1.2 (Objetivos) del mismo y, además, elaborar, implantar y mantener un sistema de gestión de la seguridad que incluya las prescripciones de orden funcional enumeradas en la sección 1.4 (Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad) del Código.

1.1.4 La aplicación del Código IGS debería respaldar y favorecer el desarrollo de una cultura de la seguridad en el sector del transporte marítimo.

Los factores que determinan el éxito del desarrollo de una cultura que fomenta la seguridad y la protección ambiental son, entre otros, la dedicación, los principios y las convicciones, así como la claridad del sistema de gestión de la seguridad.

2 Alcance y aplicación

2.1 Definiciones

Las expresiones utilizadas en las presentes Directrices revisadas tienen el mismo significado que las que figuran en el Código IGS.

2.2 Alcance y aplicación

2.2.1 Las presentes Directrices revisadas establecen los principios básicos para:

- .1 la revisión del sistema de gestión de la seguridad por las compañías;
- .2 el desempeño de la función de persona designada en virtud del Código IGS;
- .3 la notificación y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y situaciones potencialmente peligrosas (incluidos los cuasiaccidentes); y
- .4 la realización de auditorías internas y de revisiones de la gestión,

y no sustituyen ni reducen las responsabilidades de la compañía estipuladas en el Código IGS.

3 Elaboración del sistema de gestión de la seguridad

3.1 En el Código IGS se estipula que las compañías deben establecer los objetivos de seguridad descritos en la sección 1.2 del mismo y, además, elaborar, implantar y mantener un sistema de gestión de la seguridad (SGS) que incluya las prescripciones de orden funcional enumeradas en la sección 1.4 del Código.

3.2 Dados los principios autorreguladores del Código IGS, los procesos de verificación y revisión interna constituyen elementos clave en la implantación de cada SGS. Las compañías deberían examinar los resultados de las auditorías internas, de las revisiones internas del SGS y de los análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y situaciones potencialmente peligrosas, para incrementar la eficacia de las operaciones y los procedimientos de sus SGS.

A fin de cumplir las disposiciones del Código, la compañía debería:

- .1 designar a una o varias personas en tierra, directamente vinculadas al más alto nivel de la dirección, para que supervisen los aspectos operacionales que afectan a la seguridad de cada buque (sección 4);
- .2 asegurarse de que se habiliten los recursos y el apoyo en tierra adecuados para permitir a la persona o personas designadas ejercer sus funciones (sección 3.3);
- .3 determinar y documentar la responsabilidad del capitán en lo que se refiere a la revisión del sistema de gestión de la seguridad y a la notificación de sus deficiencias a la dirección en tierra (sección 5.1);
- .4 establecer procedimientos de notificación y análisis de los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas (sección 9.1);
- .5 evaluar periódicamente la eficacia del sistema de gestión de la seguridad y, siempre que sea necesario, revisarlo (sección 12.2); y
- .6 efectuar auditorías internas para comprobar que las actividades relacionadas con la gestión de la seguridad se ajustan a las prescripciones del sistema de gestión de la seguridad (sección 12.1).

4 Persona designada

4.1 De conformidad con el Código IGS, las personas designadas desempeñan una función clave en la implantación eficaz del sistema de gestión de la seguridad. Dichas personas, que desempeñan sus funciones en tierra, tendrán una influencia y unas responsabilidades que afectarán notablemente al desarrollo y a la implantación de una cultura de la seguridad en el seno de la compañía.

4.2 Las personas designadas deberían verificar y supervisar todas las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación de las operaciones de cada buque. Esa supervisión incluirá, como mínimo, los siguientes procesos internos:

- .1 comunicación e implantación de las políticas de seguridad y protección del medio ambiente;

- .2 evaluación y revisión de la eficacia del sistema de gestión de la seguridad;
- .3 notificación y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y situaciones potencialmente peligrosas;
- .4 organización y supervisión de las auditorías internas, incluida la verificación de la independencia y la formación de los auditores internos;
- .5 revisiones pertinentes del SGS; y
- .6 garantía de que la compañía proporciona los recursos y el apoyo en tierra adecuados señalados en el párrafo 4.3 *infra*.

4.3 Con objeto de que las personas designadas puedan desempeñar con eficacia sus funciones, la compañía debería proporcionarles los recursos y el apoyo en tierra adecuados, lo que incluye:

- .1 recursos de personal;
- .2 recursos materiales;
- .3 la formación requerida;
- .4 autoridad y responsabilidad claramente definidas y documentadas; y
- .5 autoridad para notificar los casos de incumplimiento y las observaciones al más alto nivel de la dirección.

4.4 La persona o personas designadas deberían poseer la titulación, formación y experiencia que se establecen en la circular MSC-MEPC.7/ Circ.6,* para verificar y supervisar eficazmente la implantación del sistema de gestión de la seguridad en cumplimiento del Código IGS.

5 Revisión del sistema de gestión de la seguridad

5.1 Cuando sea necesario, las compañías revisarán y evaluarán la eficacia del SGS, de conformidad con los procedimientos establecidos por ellas mismas. Además, los capitanes tienen la responsabilidad de revisar el sistema de gestión de la seguridad y notificar sus deficiencias a la dirección en tierra. También deberían llevarse a cabo, al menos una vez al año, auditorías internas, tanto en tierra como a bordo de los buques.

* Véase la página 67 de la presente publicación.

5.2 Las revisiones efectuadas por la dirección facilitan a las compañías el logro de los objetivos generales de gestión de la seguridad definidos en la sección 1.2.2 del Código IGS. Basándose en los resultados de dichas revisiones, las compañías deberían implantar medidas para mejorar aún más la eficacia del sistema. Las revisiones deberían efectuarse con carácter periódico o cuando resulten necesarias, por ejemplo en caso de que se haya producido algún fallo grave en el sistema. Las deficiencias que se encuentren durante las revisiones efectuadas por la dirección se subsanarán con las medidas correctivas apropiadas, teniendo en cuenta los objetivos de la compañía. Los resultados de las revisiones deberían ponerse oficialmente en conocimiento de todo el personal que participe en el sistema de gestión de la seguridad. En las revisiones efectuadas por la dirección deberían tenerse en cuenta, como mínimo, los resultados de las auditorías internas, los casos de incumplimiento notificados por el personal, las revisiones llevadas a cabo por los capitanes, los análisis de los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas y cualquier otra prueba de posible fallo del SGS, como los casos de incumplimiento de terceros, los informes de las inspecciones de los Estados rectores de puertos, etc.

6 Notificación y análisis de los casos de incumplimiento, observaciones, accidentes y situaciones potencialmente peligrosas

6.1 El SGS debería contener procedimientos que garanticen que los incumplimientos, las observaciones y las situaciones potencialmente peligrosas se notifican a la persona responsable de la gestión. Las compañías deberían contar con un sistema para registrar, investigar, evaluar, revisar y analizar dichas notificaciones, a fin de adoptar las medidas oportunas.

6.2 El sistema debería garantizar que la persona o personas responsables examinan y evalúan las notificaciones a fin de determinar las medidas correctivas pertinentes y cerciorarse de que esos hechos no vuelvan a repetirse. La evaluación de las notificaciones puede tener como resultado:

- .1 medidas correctivas apropiadas;
- .2 enmiendas a los procedimientos e instrucciones existentes; y
- .3 elaboración de nuevos procedimientos e instrucciones.

6.3 La persona responsable debería vigilar debidamente el seguimiento dado a las notificaciones de casos de incumplimiento o deficiencias y su resolución. Debería enviarse un acuse de recibo de las notificaciones a las personas que las hayan presentado, incluyendo el estado de la notificación y las decisiones tomadas al respecto.

6.4 Las compañías deberían promover la notificación de los cuasiaccidentes a fin de mantener y mejorar la conciencia en materia de seguridad. La notificación y el análisis de esos sucesos son esenciales para que las compañías evalúen los riesgos eficazmente, en especial cuando no hay información disponible sobre el accidente.

7 Auditorías internas

Las compañías deberían efectuar auditorías internas, como mínimo una vez al año, para verificar si las actividades en tierra y a bordo se ajustan a las disposiciones del SGS. Las verificaciones internas se prepararán y llevarán a cabo de conformidad con los procedimientos establecidos por la compañía. En dichos procedimientos deberían tenerse en cuenta, como mínimo, los siguientes elementos:

- .1 responsabilidades;
- .2 competencia de los auditores y su selección;
- .3 programación de la auditoría;
- .4 preparación y planificación de la auditoría;
- .5 ejecución de la auditoría;
- .6 informe de auditoría; y
- .7 medidas correctivas de seguimiento.

8 Titulación, formación y experiencia

En el Código IGS se estipula que la compañía se asegurará de que todo el personal que participa en el SGS de la compañía tiene una comprensión adecuada de las normas, reglas, códigos y directrices pertinentes. La compañía debería asegurarse de que todo el personal posee la titulación, la formación y la experiencia que se requieren para el SGS. Todas las personas que lleven a cabo auditorías internas deberían haber aprobado un curso pertinente de formación de auditor.

9 Responsabilidades de la compañía

La compañía que haya asumido todas las funciones y responsabilidades impuestas por el Código debería facilitar los recursos adecuados (por ejemplo, recursos técnicos, financieros y humanos) para garantizar que se cumplan los objetivos de gestión de la seguridad. Las tareas relacionadas con la gestión internacional de la seguridad, ejecutadas por las sucursales de la

compañía o entidades externas, deberían indicarse en el SGS. La compañía debería verificar que todos aquellos que realicen tareas relacionadas con la gestión internacional de la seguridad las lleven a cabo de conformidad con procedimientos establecidos.

MSC-MEPC.7/Circ.6

19 de octubre de 2007

Orientaciones sobre la titulación, formación y experiencia necesarias para desempeñar la función de persona designada en virtud de lo dispuesto en el Código internacional de gestión de la seguridad

1 Introducción

Las presentes orientaciones se aplican a las personas que desempeñen la función de personas designadas en virtud de lo dispuesto en el *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS).

2 Titulación

Las personas designadas deberían contar, como mínimo, con la siguiente formación académica:

- .1 título de un centro de enseñanza superior reconocido por la Administración o por la organización reconocida, en una rama pertinente de la gestión, la ingeniería o las ciencias físicas, o
- .2 título y experiencia a bordo en calidad de oficial titulado, de conformidad con el *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978*, enmendado (Convenio de Formación), u
- .3 otra formación académica combinada con un mínimo de tres años de experiencia práctica de nivel superior en gestión de buques.

3 Formación

Las personas designadas habrán recibido formación sobre los elementos de gestión de la seguridad, con arreglo a las disposiciones del Código IGS, particularmente en lo que se refiere a:

- .1 el conocimiento y la comprensión del Código IGS;
- .2 las normas y reglas de obligado cumplimiento;
- .3 los códigos, directrices y normas aplicables, según proceda;
- .4 las técnicas de evaluación de exámenes, cuestionarios, valoraciones e informes;
- .5 los aspectos técnicos u operacionales de la gestión de la seguridad;
- .6 un conocimiento adecuado del transporte marítimo y de las operaciones a bordo de los buques;
- .7 la participación en, al menos, una auditoría de sistemas de gestión relacionados con el sector marítimo; y
- .8 las comunicaciones eficaces con el personal de a bordo y la dirección.

4 Experiencia

Las personas designadas deberían tener experiencia en:

- .1 presentar los asuntos relacionados con el Código IGS al más alto nivel de la dirección y obtener apoyo continuo para la introducción de mejoras en el sistema de gestión de la seguridad;
- .2 determinar si los componentes del sistema de gestión de la seguridad se ajustan o no a las prescripciones del Código IGS;
- .3 determinar la eficacia del sistema de gestión de la seguridad de la compañía y del buque, utilizando los principios establecidos de auditoría interna y examen de la gestión para garantizar el cumplimiento de las reglas y normas;
- .4 evaluar la eficacia con la que el sistema de gestión de la seguridad permite garantizar el cumplimiento de otras normas y reglas no contempladas en los reconocimientos reglamentarios y de clasificación y verificar ese cumplimiento;

- .5 determinar si se han tenido en cuenta las prácticas de seguridad recomendadas por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación, otros organismos internacionales y las organizaciones del sector marítimo para promover una cultura de la seguridad; y
- .6 compilar y analizar los datos de situaciones y acaecimientos potencialmente peligrosos, cuasiaccidentes, sucesos y accidentes; y aplicar las lecciones extraídas a la mejora del sistema de gestión de la seguridad de la compañía y sus buques.

5 Deberes de la compañía y registros

La Compañía debería ofrecer cursos de formación que abarquen los aspectos de titulación, formación y experiencia y los procedimientos apropiados relativos al cumplimiento del Código IGS, así como una formación práctica y su actualización continua. La compañía también debería aportar pruebas documentales de que las personas designadas tienen la titulación, formación y experiencia pertinentes para desempeñar las funciones estipuladas en el Código IGS.

MSC-MEPC.7/Circ.7

10 de octubre de 2008

Orientaciones sobre la notificación de cuasiaccidentes

1 Introducción

1.1 Las compañías deberían investigar los cuasiaccidentes por prescripción normativa en virtud del apartado sobre «Acaecimientos potencialmente peligrosos» del Código IGS. Aparte de que es obligatorio informar sobre un cuasiaccidente, también resulta juicioso hacerlo desde un punto de vista comercial y económico ya que puede contribuir a mejorar el rendimiento de los buques y las tripulaciones y, en muchos casos, reducir costes. La investigación de los cuasiaccidentes es un componente fundamental de la mejora continua de los sistemas de gestión de la calidad. Este beneficio sólo puede lograrse cuando se garantiza a la gente de mar que dicha notificación no dará lugar a medidas punitivas. La experiencia adquirida con los cuasiaccidentes debería contribuir a mejorar la seguridad, dado que éstos pueden tener las mismas causas subyacentes que las pérdidas.

1.2 Para que una compañía se beneficie al máximo de la notificación de los cuasiaccidentes, es necesario que tanto la gente de mar como el personal de tierra entiendan la definición de cuasiaccidente a fin de garantizar la notificación de todos los sucesos de este tipo. La compañía también tiene que dejar claro el modo en que se tratará a la persona que ha notificado un cuasiaccidente y a las personas implicadas en él. Las orientaciones que figuran a continuación sugieren que la compañía debería fomentar la notificación y la investigación de los cuasiaccidentes mediante la adopción de una «cultura justa».

1.3 Una «cultura justa» incluye un ambiente de comportamiento responsable y de confianza mediante el cual se alienta a las personas a proporcionar información esencial relacionada con la seguridad, sin temor a represalias. No obstante, debe hacerse la distinción entre un comportamiento aceptable y un comportamiento inaceptable. En los casos de comportamiento inaceptable no se garantizará necesariamente que la persona no vaya a tener que afrontar las consecuencias.

1.4 Es fundamental que la compañía defina claramente las circunstancias en las que garantizará la confidencialidad y la ausencia de medidas punitivas. La compañía debería proporcionar formación e información sobre su «cultura justa» con respecto a la notificación e investigación de cuasiaccidentes para todas las personas implicadas.

2 Definición de cuasiaccidente

2.1 *Cuasiaccidente*: secuencia de acontecimientos y/o circunstancias que podría haber tenido como resultado una pérdida. Esta pérdida solamente se evitó gracias a una interrupción fortuita de la cadena de acontecimientos y/o circunstancias. Esa posible pérdida podría haber consistido en lesiones a personas, daños al medio ambiente o pérdidas económicas (por ejemplo, costes de reparación o repuestos, retrasos en las actividades programadas, incumplimiento de contratos, pérdida de la reputación).

2.2 Algunos ejemplos generales de «cuasiaccidente» ayudan a ilustrar esta definición:

- .1 Cualquier suceso que dé lugar a la aplicación de respuestas, planes o procedimientos de emergencia que eviten una pérdida. Por ejemplo, si se evita un abordaje por escaso margen o si un miembro de la tripulación comprueba por segunda vez el funcionamiento de una válvula y descubre una lectura errónea de la presión de entrada.
- .2 Cualquier suceso en el que se da una circunstancia imprevista que no tiene consecuencias negativas, pero que hubiera podido tenerlas. Es el caso, por ejemplo, de una persona que se aparta de un lugar justo antes de que se desprenda inesperadamente la carga de una grúa en ese lugar, o el de un buque que se ha apartado de su rumbo en lo que es normalmente un bajío, pero no ha encallado debido a una gran marea viva no habitual.
- .3 Cualquier situación o circunstancia peligrosa o potencialmente peligrosa que sólo se descubre una vez pasado el peligro. Es el caso, por ejemplo, de un buque que parte de un puerto de escala sin contratiempos y descubre horas después que su radio no estaba sintonizada en la misma frecuencia que la radio del capitán del puerto; o cuando se descubre que la escala de la pantalla del SIVCE no coincide con la escala, la proyección o la orientación de las imágenes de las cartas y el radar.

3 Superación de los obstáculos para la notificación de los cuasiaccidentes

3.1 Existen muchos obstáculos asociados a la notificación de los cuasiaccidentes. En muchos casos solamente tienen conocimiento de los cuasiaccidentes la persona o personas implicadas, que optan por notificar el suceso o no hacerlo. Entre los principales obstáculos para la notificación de los cuasiaccidentes cabe citar el miedo a ser considerado culpable o a ser sancionado, la vergüenza o el miedo a la responsabilidad jurídica. Estos obstáculos son más comunes en organizaciones con una cultura de trabajo centrada en la culpa. Otros factores que pueden constituir obstáculos para la notificación son el desinterés de la dirección a la hora de corregir las deficiencias detectadas, la falta de sinceridad en cuanto a la solución de los problemas de seguridad y factores disuasorios tales como exigir, por ejemplo, que la investigación pertinente se efectúe fuera del horario de trabajo.

3.2 Estos obstáculos se pueden superar mediante iniciativas de la dirección tales como las siguientes:

- .1 Establecer una «cultura justa» en la compañía que incluya la notificación de cuasiaccidentes.
- .2 Garantizar la confidencialidad en lo que respecta a la notificación de cuasiaccidentes, tanto como política de la compañía como eliminando de los análisis e informes la información personal (la información que permite identificar a un individuo) sobre las personas relacionadas con el cuasiaccidente, de forma que se preserve la confidencialidad. La información personal no debería conservarse una vez que los procesos de notificación e investigación hayan concluido.
- .3 Garantizar que se dispone de recursos adecuados para llevar a cabo las investigaciones.
- .4 Seguir las sugerencias y recomendaciones de los informes sobre los cuasiaccidentes. Una vez que se haya tomado una decisión sobre si deben o no aplicarse las recomendaciones de un informe, éstas deberían difundirse ampliamente.

4 El proceso de investigación de los cuasiaccidentes

4.1 Como mínimo, debería recopilarse la siguiente información sobre todos los cuasiaccidentes:

- .1 ¿Quién y qué estuvo relacionado con el cuasiaccidente?
- .2 ¿Qué sucedió, dónde, cuándo y en qué orden?

- .3 ¿Qué pérdidas pudieron producirse y cuál habría sido su gravedad?
- .4 ¿Qué probabilidad hubo de que se produjera una pérdida?
- .5 ¿Cuál es la probabilidad de que se reproduzca la cadena de acontecimientos y/o circunstancias que llevó al cuasiaccidente?

4.2 Las respuestas a estas preguntas determinarán si es necesaria una investigación exhaustiva, o si será suficiente un mero informe. La investigación exhaustiva es necesaria en el caso de los cuasiaccidentes con probabilidad de que se repitan, o que podrían haber tenido consecuencias graves.

4.3 Una vez que se haya adoptado la decisión de efectuar una investigación exhaustiva, se tomarán además decisiones sobre el personal necesario, quién debería asumir la responsabilidad y los recursos necesarios para llevar a cabo con éxito esa investigación. A continuación figuran las principales etapas de la investigación.

Recopilar información sobre el cuasiaccidente

4.4 Independientemente de la naturaleza del cuasiaccidente, los datos que deberían recopilarse se pueden agrupar en las siguientes categorías principales: personas, documentos impresos, datos electrónicos, pruebas físicas y situación o ubicación. Estos datos son fundamentales para poder entender los interrogantes sobre el qué, cómo, quién y, en último término, por qué se produjo el cuasiaccidente. La recopilación de datos se lleva a cabo mediante entrevistas y la compilación de datos físicos, de situación y localización, tales como fotografías, grabaciones de los registradores de datos de la travesía, cartas, diarios de a bordo y cualquier componente que haya sufrido daños. Además, se debería recopilar información sobre las salvaguardias que existen para proteger a las personas a bordo y al público, y los sistemas operacionales que pueden tener un impacto sobre el cuasiaccidente.

Analizar la información

4.5 Las técnicas de análisis de datos ayudan a identificar la información que todavía se necesita recopilar para encontrar respuestas a los interrogantes sobre el cuasiaccidente y sus causas. Esto puede hacer más eficaz la compilación de datos. El objetivo final de esta actividad es identificar todos los factores causales.

Determinar los factores causales

4.6 Una vez que se han encontrado las respuestas a los interrogantes sobre el cuasiaccidente (quién, qué, dónde, por qué y cuándo), y se han

determinado los errores humanos y los problemas relacionados con la estructura, maquinaria, equipo e instalaciones, así como los factores externos que dieron lugar al cuasiaccidente, el siguiente paso es entender mejor los factores causales que hayan contribuido al cuasiaccidente. Para este fin existe una serie de métodos de identificación, tales como las taxonomías de causas. Éstas pueden utilizarse para detectar las causas primordiales subyacentes del cuasiaccidente.

Formular recomendaciones y aplicarlas

4.7 Toda recomendación que se haga debe abordar todos los factores causales para mejorar los procedimientos, prácticas y políticas de la organización y de a bordo. La aplicación de las recomendaciones adecuadas es la clave para eliminar o reducir la posibilidad de que vuelvan a producirse casos similares o pérdidas más graves.

5 Conclusión de la investigación

5.1 Para concluir el proceso de investigación es necesario elaborar un informe (cuya extensión dependerá de la profundidad del análisis y de la magnitud del riesgo), y recopilar y almacenar la información de modo que sea útil para efectuar un análisis posterior (a largo plazo) de las tendencias.

5.2 El objetivo primordial de la notificación e investigación de los cuasiaccidentes es determinar los aspectos problemáticos e implantar medidas correctivas apropiadas para evitar futuras pérdidas. Para ello, es necesario preparar informes, distribuirlos, leerlos y actuar en consecuencia con ellos. Se recomienda a las compañías que consideren en cada caso la posibilidad de distribuir sus informes a un público más amplio.

5.3 Detectar tendencias en materia de seguridad puede llevar años, y por ello los informes deben archivar y consultarse oportunamente. Los informes sobre cuasiaccidentes deberían examinarse junto con los informes de siniestros o sucesos reales para detectar tendencias. La identificación y nomenclatura de los factores causales utilizadas en los informes de cuasiaccidentes y en los informes de siniestros y sucesos deberían estar armonizadas.

Los orígenes del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), se remontan a finales del decenio de 1980 cuando existía una preocupación creciente sobre las normas de gestión en el transporte marítimo. El Código IGS surgió de la elaboración de las Directrices sobre gestión naviera para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (resolución A.647(16)). Se adoptó en 1993 como consecuencia de las enmiendas de 1994 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), mediante las cuales se introdujo un nuevo capítulo IX en el Convenio que entró en vigor el 1 de julio de 1998. El Código IGS tiene carácter obligatorio y se enmendó en 2000, 2004, 2005, 2008 y 2013.

La presente edición del Código IGS incluye las enmiendas adoptadas mediante las resoluciones MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80) y MSC.273(85), que entraron en vigor el 1 de julio de 2002, el 1 de julio de 2006, el 1 de enero de 2009 y el 1 de julio de 2010, respectivamente, y las adoptadas mediante la resolución MSC.353(92), que entrarán en vigor el 1 de enero de 2015.

Esta nueva edición del Código reúne:

- El capítulo IX del Convenio SOLAS, enmendado.
- Las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.1071(28)), adoptadas en diciembre de 2013.
- Las Directrices para la implantación operacional del Código IGS por las compañías (MSC-MEPC.7/Circ.8).
- Orientaciones para desempeñar la función de persona designada en virtud de lo dispuesto en el Código IGS (MSC-MEPC.7/Circ.6).
- Orientaciones sobre la notificación de cuasiaccidentes (MSC-MEPC.7/Circ.7).

La publicación es una obra de consulta esencial para las administraciones marítimas, constructores de buques, propietarios y armadores, compañías navieras, centros de enseñanza, fabricantes de motores y equipo, y todo aquel que esté interesado en garantizar la seguridad marítima y en evitar daños al medio ambiente.