

---

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Programa de Actividades Sectoriales

**Grupo de Trabajo tripartito  
de alto nivel sobre las normas  
relativas al trabajo marítimo  
(Segunda reunión)**

Dos documentos de información elaborados por la Organización  
Marítima Internacional (OMI) para la reunión

Ginebra, 2002



OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

---

---

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Programa de Actividades Sectoriales

**Grupo de Trabajo tripartito  
de alto nivel sobre las normas  
relativas al trabajo marítimo  
(Segunda reunión)**

Dos documentos de información elaborados por la Organización  
Marítima Internacional (OMI) para la reunión

Ginebra, 2002

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

---

---

## **Indice**

Documento informativo I .....	1
Elaborado por la Secretaría de la OMI.....	1
Introducción .....	1
Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).....	1
Introducción .....	1
Algunas definiciones importantes del Código .....	1
Objetivos del Código .....	2
Sistema de gestión de la seguridad .....	2
Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos.....	2
Verificación por la compañía, examen y evaluación .....	2
Certificación y verificación periódica.....	3
Convenios de la OIT .....	3
Introducción .....	3
Normas de la OIT reflejadas en un sistema de gestión de la seguridad.....	3
Conclusión .....	5
Documento informativo II.....	14
Preparado por la Secretaría de la OMI.....	14
Información general sobre los procedimientos de enmienda previstos en el STCW .....	14
Incorporación del Convenio núm. 69 de la OIT.....	15
Incorporación del Convenio núm. 74 de la OIT.....	16
Conclusión .....	16

---

## Documento informativo I

### Elaborado por la Secretaría de la OMI

#### *Introducción*

1. En su primera reunión (24-28 de junio de 2002), el Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo solicitó a la OMI que redactara un documento informativo en el que se indicaran cuáles eran los puntos fuertes y débiles del vínculo entre el convenio refundido y el Código IGS. El presente documento, habida cuenta de que el convenio refundido no estaba disponible en el momento de su elaboración, contiene un resumen de las prescripciones aplicables a la gestión de la seguridad recogidos en el Código IGS y especifica, en términos generales, las áreas de los convenios de la OIT en vigor que podrían tenerse en cuenta en relación con el sistema de gestión de la seguridad de una compañía que reúna los requisitos del Código IGS. En este documento no se han tenido en cuenta las recomendaciones de la OIT en vigor.

## Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)

#### *Introducción*

2. El Código IGS tiene por objeto proporcionar una norma internacional sobre la gestión de la seguridad operacional de los buques y la prevención de la contaminación. En vista de que ningún propietario de buques o compañía naviera son idénticos a otros y de que cada buque opera en condiciones muy diversas, el Código sólo establece principios y objetivos generales. El Código está redactado en términos generales para lograr una aplicación generalizada. En el preámbulo del Código se reconoce que la dedicación del personal de categoría superior es la piedra angular de una buena gestión de la seguridad y que, 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.

#### *Algunas definiciones importantes del Código*

3. A continuación figuran algunas definiciones pertinentes a la hora de considerar los sistemas de gestión de la seguridad como un vehículo posible para la aplicación de las normas de la OIT. Con objeto de aportar todas las referencias necesarias, se incluye en anexo el texto íntegro del Código IGS.

«**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.

«**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.

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

---

«**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.

### **Objetivos del Código**

4. El Código 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.

### **Sistema de gestión de la seguridad**

5. Los objetivos de la gestión de la seguridad de la compañía estarán dirigidos a establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo. El sistema de gestión de la seguridad deberá garantizar el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias y también tener presentes los códigos aplicables, junto con las directrices y normas recomendadas por la OMI, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector. El sistema también debería mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad.

6. Todo sistema de gestión de la seguridad incluirá:

- principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;
- 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;
- niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos;
- procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones del Código;
- procedimientos de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia, y
- procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

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

7. El sistema de gestión de la seguridad 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, analicen y corrijan con objeto de aumentar la seguridad y la prevención de la contaminación.

### **Verificación por la compañía, examen y evaluación**

8. La compañía efectuará auditorías internas para comprobar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajusten al sistema de gestión de la seguridad, evaluará periódicamente la eficacia del sistema de gestión de la seguridad y, en caso necesario, lo revisará con arreglo a los procedimientos que ella misma establezca.

---

## **Certificación y verificación periódica**

9. El buque deberá ser explotado por una compañía a la que se haya expedido un documento de cumplimiento o documento provisional de cumplimiento válido por un período que no excederá de cinco años. La validez de un documento de cumplimiento estará sujeta a una verificación anual en los tres meses anteriores o posteriores a su fecha de vencimiento.
10. Se expedirá a un buque un certificado de gestión de la seguridad válido por un período que no excederá de cinco años. La validez del certificado de gestión de la seguridad estará sujeta como mínimo a una verificación intermedia, que tendrá lugar entre las fechas del segundo vencimiento anual del certificado de gestión de la seguridad y el tercero.
11. El documento de cumplimiento sólo será válido para los tipos de buques que se indiquen expresamente en el documento. Dicha indicación estará basada en los tipos de buques respecto de los cuales se hizo la verificación inicial. Sólo se añadirán otros tipos de buques una vez verificada la capacidad de la compañía para cumplir las prescripciones del Código aplicables a esos tipos de buques.
12. La Administración o, a petición de ésta, el Gobierno Contratante que expidió el documento de cumplimiento, lo retirará cuando no se solicite la verificación anual o si existen pruebas de incumplimiento grave del presente Código. Si se retira el documento de cumplimiento también se retirarán todos los certificados de gestión de la seguridad o certificados de gestión de la seguridad provisionales relacionados con aquél.

## **Convenios de la OIT**

### **Introducción**

13. Se inspeccionan y examinan los buques para garantizar que se ajusten a las prescripciones establecidas por los Convenios SOLAS, MARPOL y de líneas de carga de la OMI, y se les expiden certificados que se aceptan como prueba de que el buque cumple con dichas normas internacionales. El sistema de gestión de la seguridad debe garantizar el cumplimiento de esas normas y reglas obligatorias, pero la verificación de la aplicación del Código IGS no debe suponer una carga doble ni sustituir tales exámenes o inspecciones.
14. Aunque de obligado cumplimiento según lo estipulado en el capítulo IX del Convenio SOLAS, el sistema de gestión de la seguridad no se limita únicamente a las prescripciones de la OMI, ya que también hay que tener en cuenta las normas y reglas obligatorias (tanto en el ámbito nacional como en el internacional), así como las orientaciones promulgadas por otros órganos. Por tanto, dentro de los límites de los objetivos del Código de garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente, el sistema de gestión de la seguridad de una compañía puede abordar aspectos de los convenios y las recomendaciones de la OIT en vigor.

### **Normas de la OIT reflejadas en un sistema de gestión de la seguridad**

15. Un sistema de gestión es, en términos generales, un sistema estructurado y basado en documentos que permite al personal aplicar de forma eficaz la política de una compañía. El sistema previsto por el Código IGS es, no obstante, más específico, ya que establece unos principios sobre seguridad y protección del medio ambiente. A la hora de tener en cuenta las normas de la OIT existentes y la manera en que deben ser abordadas por un sistema de gestión de la seguridad que cumpla con las prescripciones del Código IGS, existe toda una

---

serie de planteamientos que podrían adoptarse. Por ejemplo, un sistema de gestión de la seguridad que se limite a principios sobre seguridad y protección del medio ambiente quizá sólo pueda abarcar un número limitado de normas de la OIT. En cambio, una interpretación más amplia de la expresión «gestión de la seguridad» y una mayor cobertura de la política de la compañía más allá de las estrictas cuestiones de seguridad y protección medioambiental podrían permitir que también se abarcaran otras prescripciones adicionales en el marco de las disposiciones del Código IGS. Además, una mejora de las actuales normas de la OIT podría permitir que se incluyeran las normas de la OIT en el marco de un sistema de gestión de la seguridad.

- 16.** Habida cuenta de que los Convenios de la OMI son principalmente normas técnicas (aunque incluyan ciertos elementos operacionales), el sistema de gestión de la seguridad del Código IGS también podría garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de la OIT que sean similares. Así ocurriría, por ejemplo, si se fuera a adoptar un principio sobre investigación y certificación que abordara normas «técnicas» de la OIT como las que figuran en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133).
- 17.** En el contexto de los convenios de la OIT en vigor, los artículos 5 y 6 del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134), imponen a los armadores la obligación de velar por la prevención de accidentes y el suministro de equipo de protección, obligación que es compatible con el objetivo general del Código IGS de establecer prácticas de seguridad y un entorno laboral seguros a bordo. Esto es un ejemplo de una disposición de la OIT que encaja con el principio del Código IGS de establecer un sistema de gestión de la seguridad que permita al personal de la compañía implantar los principios de seguridad y protección ambiental de la misma.
- 18.** Asimismo, el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), incluye disposiciones destinadas a establecer condiciones seguras en las operaciones del buque y en el entorno laboral a través de períodos de descanso y de niveles de dotación mínimos. En el artículo 13 se imponen responsabilidades específicas para los armadores y los capitanes. Habida cuenta de que el Convenio SOLAS y el Convenio de Formación 1995 también abordan tales cuestiones, ciertas normas de la OIT podrían incluirse fácilmente en un sistema de gestión de la seguridad de la compañía o, obteniéndose así un objetivo similar.
- 19.** Los convenios de la OIT como el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22), y el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), parecen ser menos compatibles con un sistema de gestión de la seguridad en el marco del Código IGS que se limite a cuestiones de seguridad y protección del medio ambiente. El sistema de la compañía podría incluir procedimientos estructurados y documentados que abordaran simplemente el proceso de firma del contrato de enrolamiento, pero tal sistema no parece ser apropiado para determinar los pormenores de ningún contrato ni su aplicación. La expedición de los documentos de identidad de la gente de mar es un proceso cuya responsabilidad no incumbe en modo alguno a las compañías, de manera que es incompatible con el sistema de gestión de la seguridad de la compañía.
- 20.** En lo que se refiere a los convenios de la OIT que se ocupan de las condiciones de admisión al empleo, por ejemplo el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58), o el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73), aunque las responsabilidades contempladas en los mismos están destinadas claramente a garantizar que los empleadores no contraten a menores o a gente de mar no capacitada, la aplicación y puesta en práctica de los requisitos se obtiene a través

---

de la legislación nacional y no parece ser apropiada para que se aplique a través de un sistema de gestión de la seguridad en el marco del Código IGS.

21. En las áreas de la seguridad social especificadas en el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), los armadores (término no definido) deben proporcionar actualmente asistencia médica a la gente de mar a bordo o a quien permanece en tierra debido a su estado. Estas responsabilidades están limitadas en el tiempo, ya que el Convenio prevé que sean asumidas posteriormente por los Estados Miembros. Un sistema de gestión de la seguridad redactado en términos generales podría ampliar la cobertura de las cuestiones médicas a bordo en el marco del objetivo del Código IGS de evitar las lesiones personales o las pérdidas de vidas humanas, pero las otras responsabilidades que recaen en los armadores, en virtud de este Convenio, no parecen tener cabida en el marco de un sistema de gestión de la seguridad.

## **Conclusión**

22. Todo sistema de gestión de la seguridad tiene por objeto garantizar el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias y proporcionar una mejora continua de las calificaciones en materia de gestión de la seguridad del personal de tierra y de a bordo. Las políticas, instrucciones y procedimientos de tal sistema pueden incluir fácilmente algunas normas de la OIT en vigor o abarcar otras que hayan sido revisadas y actualizadas. Con objeto de abarcar las normas de la OIT vigentes en materia de salud y bienestar, seguridad social o condiciones generales de empleo, resultaría necesaria una interpretación más general de la prescripción del Código IGS en materia de principios sobre seguridad y protección del medio ambiente o, si no, proceder a cierta ampliación de los objetivos del Código IGS.

---

## Anexo

### Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) 2002

#### Preámbulo

1. El presente Código tiene por objeto proporcionar una norma internacional sobre gestión de la seguridad operacional del buque y 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 no hay dos compañías navieras o propietarios de buques 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 generales 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 constituye 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 empeño, grado de competencia, 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 (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 en 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 e incluye 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) tomar precauciones contra todos los riesgos señalados; 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
- 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 Código podrán aplicarse a todos los buques.

## 1.4. Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad (SGS)

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 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.

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 aquélla.

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 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 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 el sistema de gestión de la seguridad e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

5.2. La compañía hará que en el sistema de gestión de la seguridad que se aplique a bordo figure una declaración recalcando de manera inequívoca la autoridad del capitán. La compañía hará constar en dicho sistema 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 sistema de gestión de la seguridad por ella adoptado; y
- 3) cuenta con la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria.

6.2. La compañía garantizará que los buques están tripulados por gente de mar competente, titulada y en buen estado físico, de conformidad con las correspondientes disposiciones nacionales e internacionales.

---

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 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 sistema de gestión de la seguridad 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 sistema de gestión de la seguridad, 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 sistemas de gestión de la seguridad 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 sistema de gestión de la seguridad, el personal del buque puede comunicarse de manera efectiva.

## 7. Elaboración de planes para las operaciones de a bordo

La compañía adoptará procedimientos para la preparación de los planes e instrucciones, incluidas las listas de comprobación que proceda, aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación. Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente.

## 8. Preparación para emergencias

8.1. La compañía adoptará procedimientos para determinar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo, así como 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 sistema de gestión de la seguridad 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.

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

9.1. El sistema de gestión de la seguridad 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 establecerá los procedimientos necesarios para aplicar las correspondientes medidas correctivas.

## 10. Mantenimiento del buque y el 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 adoptará en su sistema de gestión de la seguridad procedimientos adecuados para averiguar 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 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.

## 11. Documentación

11.1. La compañía adoptará y mantendrá procedimientos para controlar todos los documentos y datos relacionados con el sistema de gestión de la seguridad.

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 sistema de gestión de la seguridad 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 para comprobar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al sistema de gestión de la seguridad.

12.2. La compañía evaluará periódicamente la eficacia del sistema de gestión de la seguridad, y, en caso necesario, lo revisará con arreglo a los procedimientos que ella misma establezca.

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

12.4. 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.

12.5. 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.

12.6. 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.

## **Parte B – Certificación y verificación**

### 13. Certificación y verificación periódica

13.1. El buque deberá ser explotado por una compañía a la que se haya expedido el documento de cumplimiento o un documento provisional de cumplimiento conforme con lo dispuesto en el párrafo 14.1, aplicable a dicho buque.

13.2. La Administración, una organización reconocida por la Administración o, a petición de ésta, otro Gobierno Contratante del Convenio expedirá a toda compañía que cumpla las prescripciones del presente Código un documento de cumplimiento válido por un período determinado por la Administración, que no excederá de cinco años. Dicho documento será aceptado como prueba de que la compañía está capacitada para cumplir las prescripciones del presente Código.

---

13.3. El documento de cumplimiento sólo será válido para los tipos de buques que se indiquen expresamente en el documento. Dicha indicación estará basada en los tipos de buques respecto de los cuales se hizo la verificación inicial. Sólo se añadirán otros tipos de buques una vez verificada la capacidad de la compañía para cumplir las prescripciones del Código aplicables a esos tipos de buques. A este respecto, los tipos de buques son los mencionados en la regla IX/I del Convenio SOLAS.

13.4. La validez de un documento de cumplimiento estará sujeta a una verificación anual de la Administración, de una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, de otro Gobierno Contratante, en los tres meses anteriores o posteriores a su fecha de vencimiento.

13.5. La Administración o, a petición de ésta, el Gobierno Contratante que expidió el documento de cumplimiento, lo retirará cuando no se solicite la verificación anual prescrita en el párrafo 13.4 o si existen pruebas de incumplimiento grave del presente Código.

13.5.1. Si se retira el documento de cumplimiento también se retirarán todos los certificados de gestión de la seguridad o certificados de gestión de la seguridad provisionales relacionados con aquél.

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

## 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 período de validez del documento provisional de cumplimiento. Este documento provisional de cumplimiento será expedido por un período 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 período 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 período 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 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

15.1. 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.

---

## Documento informativo II

### Preparado por la Secretaría de la OMI

1. En su primera reunión, celebrada del 24 al 28 de junio de 2002, el Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo solicitó que la OMI preparase un documento informativo sobre las posibles maneras de incorporar en un instrumento de la OMI determinadas disposiciones contenidas actualmente en convenios de la OIT. (Véanse los párrafos 131 a 140 del Informe del debate, documento STWGMLS/2002/10.) En ese sentido, durante la discusión mantenida por el Subgrupo se hizo referencia explícita al Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69) y al Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), así como a la posible adecuación de los requisitos contemplados en esos Convenios al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW 95), en su forma enmendada. El presente documento se centra en los aspectos de procedimiento relacionados con la incorporación de un requisito en materia de expedición de certificados previsto en un convenio de la OIT (por ejemplo, para los marineros preferentes o los cocineros de buque) al marco del Convenio STCW, y determina también una serie de cuestiones que deberían tenerse en cuenta al ejecutar tales procedimientos.
2. A falta de directrices más pormenorizadas del Subgrupo, este documento se basa en la hipótesis de trabajo de integrar el contenido de los Convenios núms. 69 y 74 de la OIT en el Convenio STCW. Conviene señalar que algunas de las informaciones facilitadas a continuación son un resumen de una documentación muy compleja y tal vez no reflejen todos sus aspectos importantes.

### Información general sobre los procedimientos de enmienda previstos en el STCW

3. En la primera reunión, el Subgrupo tuvo a su disposición el documento STWGMLS/2002/1, en el que se ofrecía un panorama general de los procedimientos de enmienda empleados en ciertos convenios de la OMI, así como extractos de los artículos pertinentes del Convenio SOLAS y del Convenio SNP, anexos a dicho documento. Los procedimientos aplicables en el caso del Convenio STCW son parecidos. Su artículo XII prevé dos procedimientos para enmendar el Convenio:
  1. *Enmiendas examinadas en el seno de la Organización.* La enmienda propuesta por una Parte en el Convenio es distribuida entre todos los Miembros de la Organización, todas las Partes en el Convenio y la OIT, por lo menos seis meses antes de que proceda examinarla. Se remite al Comité de Seguridad Marítima (CSM), «ampliado» para incluir a todas las Partes en el Convenio. Para la aprobación de la enmienda se necesita una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes, a condición de que un tercio cuando menos de las Partes esté presente al efectuarse la votación. En la práctica, rara vez es necesario votar, ya que el CSM suele actuar por consenso. Una vez aprobada, la enmienda se envía a todas las Partes para su aceptación. Si la enmienda concierne al anexo (esto es, a los requisitos técnicos)<sup>1</sup>, se considera

<sup>1</sup> Si la enmienda concierne a los «artículos» del Convenio (es decir, al acuerdo jurídico formal que recoge el Convenio), ésta debe ser concreta o explícitamente aceptada por dos tercios, como mínimo, de las Partes mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante la OMI.

---

aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes, lo que se supone ocurre automáticamente al término de dos años (un período que el Comité puede reducir a un año), a menos que más de un tercio de las Partes o un número de Partes que represente como mínimo el 50 por ciento de la flota mundial de buques mercantes notifiquen a la OMI que rechazan la enmienda. La enmienda entra en vigor seis meses después de haber sido aceptada, excepto para las Partes que la hayan rechazado. Este mecanismo recibe a veces el nombre de procedimiento de enmienda «tácito».

2. *Enmienda a cargo de una Conferencia.* El segundo procedimiento de enmienda del Convenio STCW es el que se realiza mediante una Conferencia de las Partes convocada a solicitud de cualquier Parte con la que se muestre conforme un tercio cuando menos de las Partes en el Convenio. La OMI convoca la Conferencia de acuerdo con la OIT o tras consultar con ésta. Toda enmienda aprobada en tal conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes es enviada por la OMI a todas las Partes para su aceptación. Salvo que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considera aceptada y entra en vigor de acuerdo con el mismo procedimiento que las enmiendas aprobadas por el CSM, arriba descrito.
4. Conviene señalar asimismo que, de conformidad con el proceso de enmienda previsto en el STCW, el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación) queda incorporado por referencia y se integra en el Convenio en virtud del párrafo 2 de la regla I/1. En ese párrafo también se estipula que las enmiendas a la parte A del Código (que contiene normas obligatorias) se aprobarán, entrarán en vigor y adquirirán efectividad con arreglo a las disposiciones del artículo XII del Convenio; en cambio, la parte B del Código (que recoge orientaciones sin fuerza normativa vinculante y datos explicativos) podrá ser enmendada por el Comité de Seguridad Marítima según su propio reglamento.
5. A los fines del análisis sobre la incorporación de los Convenios núms. 69 y 74 de la OIT en el Convenio STCW que figura a continuación, se da por sentado que el enfoque elegido sería el procedimiento de enmienda «tácito» previsto en el artículo XII del Convenio STCW, descrito en el párrafo 3.1.

## **Incorporación del Convenio núm. 69 de la OIT**

6. En relación con el Convenio núm. 69 de la OIT sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, el medio más apropiado para incorporar sus disposiciones al marco del Convenio STCW parecería ser el enfoque siguiente: una o varias Partes<sup>2</sup> en el Convenio STCW presentarían una nota al Comité de Seguridad Marítima en la que se propusiese enmendar el STCW mediante la inclusión de nuevas disposiciones procedentes del Convenio de la OIT. Lo ideal sería que la nota contuviese un proyecto preliminar de texto para indicar al Comité la ubicación de las nuevas disposiciones dentro del Convenio STCW vigente. Por ejemplo, la propuesta podría consistir en agregar al Capítulo VI como nueva regla el contenido del artículo 4 del Convenio núm. 69 de la OIT, convenientemente reformulado para adaptarlo al formato y al estilo del texto del Convenio STCW existente (por ejemplo, una nueva regla VI/5 titulada «Requisitos mínimos obligatorios para la expedición del certificado de aptitud de los cocineros de buque»). Probablemente, la

<sup>2</sup> La OIT o una organización que posea la condición de observador también podría presentar una propuesta al CSM, pero ésta tendría que ser respaldada por un gobierno que, de hecho, pasaría a ser su defensor a los efectos del artículo XII.

---

propuesta tendría en cuenta la necesidad de resolver las cuestiones relacionadas con el alcance de la aplicación (artículo 1 del Convenio núm. 69 de la OIT y artículo III del Convenio STCW), así como la eventual necesidad de crear o enmendar definiciones o establecer disposiciones sobre otros aspectos administrativos.

7. Una vez presentada al CSM, lo más probable sería que el Comité remitiese la propuesta al Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) para que éste la examinase. Tras recibir las recomendaciones del STW, el CSM estaría en condiciones de adoptar una resolución en virtud de la cual se aprobarían las enmiendas a los fines del artículo XII. En función de la decisión del Comité, la enmienda podría entrar en vigor tan sólo un año después de su aprobación, de conformidad con el procedimiento de enmienda tácito.
8. Hay una consideración importante que se debería tener presente al aplicar ese procedimiento. Dado que es probable que la formulación empleada en el texto del Convenio núm. 69 de la OIT se modifique al trasladarlo al Convenio STCW, puede haber cierto grado de incoherencia en cuanto al fondo entre los requisitos de los dos convenios. Ello revestirá especial importancia para los Estados Parte en ambos instrumentos, a menos que se siga un procedimiento mediante el cual esos Estados renuncien al Convenio núm. 69 de la OIT en la fecha en que la enmienda al Convenio STCW entre en vigor.

## **Incorporación del Convenio núm. 74 de la OIT**

9. Respecto de las disposiciones del Convenio núm. 74 de la OIT sobre el certificado de mariner preferente, la manera más eficaz y efectiva de incorporarlas al marco del Convenio STCW parecerían ser las mismas que las del Convenio núm. 69 de la OIT, con una consideración complementaria especial. Actualmente, el Convenio STCW contiene disposiciones relativas a los requisitos aplicables a la titulación de los marineros que forman parte de la guardia de navegación (regla II/4) y a los requisitos para la expedición de títulos de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y botes de rescate rápidos (regla VI/2). La nota a pie de página de la regla II/4 que aparece en el texto del Convenio publicado por la OMI contiene la siguiente observación: «Estas prescripciones no son las exigidas para la certificación de mariner preferente que figura en el Convenio de la OIT sobre certificación de mariner preferente, 1946, o en cualquier otro convenio». A tenor de esa nota a pie de página, cualquier propuesta que se presente al CSM para incorporar el contenido del Convenio núm. 74 de la OIT (probablemente el artículo 2, previa revisión) al Convenio STCW debería indicar los requisitos que, junto con los establecidos en las reglas II/4 y VI/2 del STCW y las secciones correspondientes de la parte A del Código STCW, se desean incluir como condiciones para la expedición de un certificado especial de mariner preferente. La propuesta también debería plantear la manera de incorporar el puesto de mariner preferente en el marco de siete funciones y tres niveles de responsabilidad, como se prevé actualmente en el Código STCW. Sin embargo, se reconoce que se trata en gran medida de una cuestión de políticas más que de un proceso jurídico.

## **Conclusión**

10. Se invita al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo a examinar la información contenida en la presente nota y a adoptar las medidas que considere oportunas.