

## REGLAMENTO (CE) Nº 3051/95 DEL CONSEJO

de 8 de diciembre de 1995

sobre la gestión de la seguridad de transbordadores de pasajeros de carga rodada

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado consuetudinario de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta modificada de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando que la Comunidad está seriamente preocupada por los accidentes marítimos que se cobran vidas humanas;

Considerando que la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó el 4 de noviembre de 1993 mediante la Resolución A.741(18) de la Asamblea, en presencia de los Estados miembros, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad, denominado en lo sucesivo «Código IGS», que tiene por objeto la seguridad de funcionamiento de los buques y la prevención de la contaminación y que, mediante su incorporación al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, ese código será aplicable a los buques de pasajeros de carga rodada a partir del 1 de julio de 1998;

Considerando que esto representa una de la serie de medidas destinadas a mejorar la seguridad en el mar; que el Código IGS no tiene carácter obligatorio sino recomen-

Considerando que la seguridad de la vida humana en el mar puede mejorarse de manera efectiva mediante una aplicación rigurosa y obligatoria del Código IGS;

Considerando que la preocupación más apremiante para la Comunidad es la gestión de la seguridad de los buques de pasajeros de carga rodada; que una aplicación uniforme y coherente del Código IGS en todos los Estados miembros puede representar un paso hacia la gestión de la seguridad de los buques de pasajeros de carga rodada;

<sup>(1)</sup> DO nº C 298 de 11. 11. 1995, p. 23 y propuesta modificada presentada el 15 de junio de 1995 (DO nº 298 de 11. 11. 1995, p. 31).

<sup>(2)</sup> DO nº C 236 de 11. 9. 1995, p. 42.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de junio de 1995 (DO nº C 166 de 3. 7. 1995, p. 55), Posición común del Consejo de 28 de septiembre de 1995 (DO nº C 297 de 10. 11. 1995, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 29 de noviembre de 1995 (no publicada aún en el Diario Oficial).

Considerando que, en su Resolución de 22 de diciembre de 1994 sobre la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada <sup>(4)</sup>, el Consejo invitó a la Comisión a presentar una propuesta relativa a la aplicación anticipada y obligatoria del Código IGS a todos los transbordadores de pasajeros de carga rodada que prestan servicios regulares a partir de los puertos europeos o con destino a ellos, de conformidad con el Derecho internacional;

Considerando que es necesaria una aplicación rigurosa y obligatoria del Código IGS para garantizar el establecimiento y el mantenimiento adecuado de los sistemas de gestión de la seguridad por parte de las compañías que explotan transbordadores de pasajeros de carga rodada, tanto a nivel de los buques como de las compañías;

Considerando que las medidas a nivel comunitario constituyen el medio óptimo para garantizar una entrada en vigor obligatoria y anticipada de las disposiciones del Código IGS y un control efectivo de su aplicación, evitando al mismo tiempo que se falsee la competencia entre los diferentes puertos comunitarios y entre los transbordadores de carga rodada; que sólo un reglamento, en virtud de su aplicabilidad directa, puede garantizar dicha entrada en vigor; que la aplicación anticipada exige que el Reglamento sea aplicable el 1 de julio de 1996;

Considerando que la aplicación anticipada y obligatoria del Código IGS a todos los transbordadores de pasajeros de carga rodada, con independencia de su pabellón, tiene en cuenta asimismo la petición expresa contenida en el punto 2 de la Resolución A.741(18) de la OMI, que insta a los Gobiernos a aplicar el Código IGS con la mayor brevedad, concediendo, en particular, prioridad a los buques de pasajeros;

Considerando que la seguridad de los buques es responsabilidad principal de los Estados de abanderamiento y que los Estados miembros pueden garantizar el cumplimiento de las oportunas normas de gestión de la seguridad por parte de los transbordadores que enarbolan sus pabellones respectivos y de las compañías que los explotan; que la única manera de garantizar la seguridad de todos los transbordadores de carga rodada, con independencia de su pabellón, que prestan o desean prestar un servicio regular a partir de los puertos de los Estados miembros es el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad como condición para prestar un servicio regular a partir de sus puertos;

Considerando que las compañías que prestan servicios de transbordadores de carga rodada exclusivamente en aguas protegidas entre puertos de un mismo Estado miembro representan un riesgo más limitado y tendrán que asumir una cantidad de trabajo administrativo pro-

<sup>(4)</sup> DO nº C 379 de 31. 12. 1994, p. 8.

porcionalmente mayor al de otras compañías, y que por lo tanto deberían gozar de una excepción temporal;

Considerando que es necesario determinar los requisitos con arreglo a los cuales se da cumplimiento a lo dispuesto en el Código IGS y definir las condiciones para la expedición y comprobación del documento de conformidad y el certificado de gestión de la seguridad;

Considerando que los Estados miembros pueden verse en la necesidad de delegar sus poderes en organismos especializados, o de recurrir a éstos, a fin de cumplir las obligaciones que les impone el presente Reglamento; que el medio adecuado para garantizar un nivel de control uniforme y apropiado es exigir que estos organismos sean únicamente los que cumplan los requisitos de la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas <sup>(1)</sup>;

Considerando que los Estados miembros deben tener la posibilidad de suspender la explotación de determinados transbordadores de carga rodada a partir de sus puertos cuando consideren que tales transbordadores constituyen una seria amenaza para la seguridad de la vida, los bienes o el medio ambiente, a reserva de una decisión que deberá adoptarse en el marco de un comité de regulación, a la que deberán ajustarse los Estados miembros;

Considerando que con el fin de modificar el presente Reglamento a la vista de los acontecimientos de carácter internacional es necesario un procedimiento simplificado que conlleve un comité de regulación;

Considerando que la rápida introducción de estas normas de seguridad conlleva para Grecia problemas técnicos y administrativos específicos debido al gran número de compañías establecidas en este país que explotan buques con pabellón griego que navegan exclusivamente entre puertos griegos; que por lo tanto debería concederse una excepción de duración limitada para tomar en consideración esta situación, teniendo en cuenta además que los servicios regulares de pasajeros y de transbordadores entre los puertos griegos han quedado excluidos hasta el 1 de enero de 2004 de la libre prestación de servicios concedida por el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) <sup>(2)</sup>;

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El objetivo del presente Reglamento es aumentar la seguridad en la gestión y en la explotación, así como la prevención de la contaminación, de los transbordadores de pasajeros de carga rodada que prestan un servicio regular desde o hacia los puertos de los Estados miembros de la Comunidad garantizando que las compañías

que explotan transbordadores de carga rodada complen el Código IGS por medio de:

- el establecimiento y el mantenimiento adecuado de sistemas de gestión de la seguridad, tanto a bordo del buque como en tierra, por parte de las compañías,
- y
- el control de estos sistemas por las administraciones del Estado del pabellón y del Estado del puerto.

#### Artículo 2

A efectos del presente Reglamento y de la aplicación del Código IGS, se entenderá por:

- a) «transbordador de carga rodada»: un buque de pasajeros apto para la navegación marítima dotado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros;
- b) «servicio regular»: una serie de viajes de transbordadores de carga rodada que se exploten de modo que aseguren el enlace entre dos o más puntos, siempre los mismos:
  - 1) con arreglo a un horario publicado, o
  - 2) con una regularidad o frecuencia tal que constituyan una serie sistemática evidente;
- c) «compañía»: el propietario de un transbordador de carga rodada o cualquier otra organización o persona, como el gestor o el fletador, en la que el propietario haya delegado la responsabilidad de la explotación del transbordador de carga rodada;
- d) «organización reconocida»: un organismo reconocido de conformidad con las disposiciones de la Directiva 94/57/CE;
- e) «Código Internacional de Gestión de la Seguridad»: el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación adoptado por la Asamblea de la OMI en su Resolución A.741(18) de 4 de noviembre de 1993, que figura como Anexo del presente Reglamento;
- f) «Administración»: el Gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar el transbordador de carga rodada;
- g) «documento de conformidad»: el documento expedido a las compañías de conformidad con el punto 13.2 del Código IGS;
- h) «certificado de gestión de la seguridad»: el certificado expedido a los transbordadores de carga rodada de conformidad con el punto 13.4 del Código IGS;
- i) «aguas protegidas»: áreas en las que la probabilidad anual de oleaje de altura significativa de más de 1,5 m sea inferior al 10 %, en cuya travesía el transbordador de carga rodada no se encuentre en ningún momento a más de 6 millas náuticas de un lugar de abrigo donde puedan desembarcar las víctimas de un naufragio.

#### Artículo 3

El presente Reglamento se aplicará a todas las compañías que exploten al menos un transbordador de carga rodada desde o hacia un puerto de un Estado miembro de la Comunidad como parte de un servicio regular, independientemente de su pabellón.

<sup>(1)</sup> DO nº L 319 de 12. 12. 1994, p. 20.

<sup>(2)</sup> DO nº L 364 de 12. 12. 1992, p. 7.

#### Artículo 4

1. Todas las compañías cumplirán en su totalidad las disposiciones de los puntos 1.2 a 13.1 y del punto 13.3 del Código IGS como si las disposiciones de dicho Código tuvieran carácter obligatorio, como condición previa para que sus buques presten servicios regulares a partir de un puerto de un Estado miembro de la Comunidad o con destino a él.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las compañías que exploren uno o más transbordadores de carga rodada en servicios regulares exclusivamente en aguas protegidas entre puertos situados en el mismo Estado miembro podrán aplazar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento hasta el 1 de julio de 1997.

#### Artículo 5

1. Los Estados miembros cumplirán las disposiciones de los puntos 13.2, 13.4 y 13.5 del Código IGS como si tales disposiciones tuvieran carácter obligatorio, en relación con las compañías y los transbordadores de carga rodada.

2. A efectos del apartado 1, los Estados miembros sólo podrán autorizar o recurrir, total o parcialmente, a una organización reconocida.

A efectos del punto 13.2 del Código IGS, cada Estado miembro sólo podrá emitir documentos de conformidad a una compañía que tenga su principal centro de actividad en su propio territorio. Antes de emitirlo, los Estados miembros consultarán a la administración de los Estados cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar los transbordadores de carga rodada de esa compañía si esa administración no es la del Estado miembro de emisión.

3. El documento de conformidad tendrá una validez de sólo cinco años a partir de su fecha de expedición, siempre que se haga una verificación anual, con objeto de confirmar el buen funcionamiento del sistema de gestión de seguridad y de confirmar que las posibles modificaciones incorporadas desde el momento de la última verificación cumplen las disposiciones del Código IGS.

4. El certificado de gestión de la seguridad tendrá una validez de sólo cinco años a partir de su fecha de expedición, siempre que se haga una verificación intermedia por lo menos cada 30 meses, o con mayor frecuencia, con objeto de confirmar el buen funcionamiento del sistema de gestión de seguridad, así como que las posibles modificaciones efectuadas desde la última verificación se ajustan a las disposiciones del Código IGS.

5. A efectos del presente Reglamento, y en particular del artículo 6, cada Estado miembro deberá admitir los documentos de conformidad o los certificados de gestión de la seguridad expedidos por la administración de los demás Estados miembros o por una organización reconocida que actúe en su nombre.

6. Los Estados miembros reconocerán los documentos de conformidad y los certificados de gestión de la seguridad expedidos por las administraciones de terceros países, o en nombre de éstas, si consideran que demuestran la conformidad con las disposiciones del presente Reglamento.

Los documentos de conformidad y los certificados de gestión de la seguridad expedidos en nombre de las administraciones de terceros países sólo se aceptarán si han sido expedidos por una organización reconocida.

#### Artículo 6

Los Estados miembros se cerciorarán del cumplimiento efectivo de las disposiciones del presente Reglamento por parte de todas las compañías que presten servicios regulares de transbordador de carga rodada a partir de sus puertos o con destino a ellos.

#### Artículo 7

Cuando un Estado miembro considere que una compañía, a pesar de que tenga en su poder un documento de conformidad, no puede prestar un servicio de transbordador de pasajeros de carga rodada como servicio regular a partir de sus puertos o con destino a ellos por el grave riesgo que entraña para la seguridad de la vida, los bienes o el medio ambiente, podrá suspenderse la explotación de dicho servicio hasta que ese riesgo haya desaparecido.

En tales circunstancias, se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) el Estado miembro informará sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión, aduciendo las razones justificativas de la misma;
- b) la Comisión examinará si la suspensión está justificada por motivos de grave peligro para la seguridad y el medio ambiente;
- c) de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 10, se decidirá si la decisión del Estado miembro de suspender la prestación de ese servicio está justificada por razones de grave peligro para la seguridad de la vida, los bienes o el medio ambiente y, en caso de que la suspensión no esté justificada, se pedirá al Estado de que se trate que retire la suspensión.

#### Artículo 8

Con objeto de tomar en consideración el carácter general del Código IGS, la Comisión examinará la aplicación del presente Reglamento transcurridos tres años de su entrada en vigor y propondrá las medidas que considere adecuadas.

#### Artículo 9

A fin de tener en cuenta la evolución de la situación a nivel internacional, y en la OMI en particular, podrán modificarse:

- a) la definición de «Código IGS» del artículo 2;
- b) los períodos de validez del documento de conformidad o el certificado de gestión de seguridad y la frecuencia de verificación que figura en los apartados 3 y 4 del artículo 5;
- c) el Anexo;
- d) la definición de «organización reconocida» del artículo 2;

en particular para introducir en el Anexo directrices destinadas a la aplicación del Código IGS por parte de las administraciones, de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 10.

#### *Artículo 10*

1. La Comisión será asistida por el Comité establecido en el apartado 1 del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo <sup>(1)</sup>.

2. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de las medidas que deban tomarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el Presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. Con motivo de la votación en el Comité, los votos de los representantes de los Estados miembros se ponderarán de la manera definida en el artículo anteriormente citado. El Presidente no tomará parte en la votación.

3. a) La Comisión adoptará las medidas previstas cuando sean conformes al dictamen del Comité;

b) cuando las medidas previstas no sean conformes al dictamen del Comité, o en caso de ausencia de dictamen, la Comisión someterá sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban tomarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada;

c) si, transcurrido un plazo de cuarenta días a partir del momento en que la propuesta se haya sometido al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará las medidas propuestas.

#### *Artículo 11*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1996.

Será aplicable a partir del 1 de julio de 1996.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, hasta el 31 de diciembre de 1997 el presente Reglamento no se aplicará a aquellas compañías sujetas a la ley griega cuya administración central se encuentre en Grecia, y que exploten transbordadores de carga rodada matriculados en Grecia que naveguen bajo pabellón griego y presten servicios regulares exclusivamente entre puertos situados en Grecia.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 8 de diciembre de 1995.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J. BORRELL FONTELLES

(1) Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes (DO nº L 247 de 5. 10. 1993, p. 19).

## ANEXO

## CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN [CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (IGS)]

## Prescripciones relativas a la gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación

## ÍNDICE

	Página
Preámbulo .....	19
1. Generalidades .....	19
1.1. Definiciones .....	19
1.2. Objetivos .....	19
1.3. Aplicación .....	20
1.4. Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad (SGS) .....	20
2. Principios de seguridad y protección del medio ambiente .....	20
3. Responsabilidad y autoridad de la compañía .....	20
4. Personas designadas .....	21
5. Responsabilidad y autoridad del capitán .....	21
6. Recursos y personal .....	21
7. Elaboración de planes para las operaciones de a bordo .....	22
8. Preparación para emergencias .....	22
9. Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes e incidentes potencialmente peligrosos .....	22
10. Mantenimiento del buque y el equipo .....	23
11. Documentación .....	23
12. Verificación, examen y evaluación por la compañía .....	23
13. Certificación, verificación y control .....	24

## 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 tomasen las medidas necesarias para proteger al capitán en el debido desempeño de sus funciones en lo que atañe a la seguridad marítima y a 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 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.

### 1. GENERALIDADES

#### 1.1. Definiciones

- 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 enarbolarse el buque.

#### 1.2. Objetivos

- 1.2.1. El Código IGS 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*:
  - 1.2.2.1. establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el entorno de trabajo,

- 1.2.2.2. tomar precauciones contra todos los riesgos conocidos, y
- 1.2.2.3. 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:
  - 1.2.3.1. el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias, y
  - 1.2.3.2. 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)**

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

  - 1.4.1. principios de seguridad y protección del medio ambiente,
  - 1.4.2. instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la legislación pertinente internacional y del Estado de abanderamiento,
  - 1.4.3. niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos,
  - 1.4.4. procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones del Código,
  - 1.4.5. procedimiento de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia, y
  - 1.4.6. procedimiento para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.
2. **PRINCIPIOS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**
  - 2.1. La compañía establecerá principios de seguridad y protección del medio ambiente que indiquen cómo alcanzar los objetivos enunciados en el punto 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:

5.1.1. implantar los principios de la compañía en materia de seguridad y protección ambiental,

5.1.2. fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios,

5.1.3. impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple,

5.1.4. verificar que se cumplen las medidas prescritas, y

5.1.5. revisar 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 y es responsabilidad de 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:

6.1.1. está debidamente capacitado para ejercer el mando,

6.1.2. conoce perfectamente el SGS por ella adoptado, y

6.1.3. cuenta con la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria.



- 6.2. La compañía se asegurará de 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 SGS comprende adecuadamente los oportunos reglamentos, normas, 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 pertinente 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. **ELABORACIÓN DE PLANES PARA LAS OPERACIONES DE A BORDO**

La compañía adoptará procedimientos para la preparación de los planes e instrucciones 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 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.
9. **INFORMES Y ANÁLISIS DE LOS CASOS DE INCUMPLIMIENTO, ACCIDENTES E INCIDENTES 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 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 y normas correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.
- 10.2. En relación con lo que antecede, la compañía se asegurará de que:
- 10.2.1. se efectúan inspecciones con la debida periodicidad,
- 10.2.2. se notifican todos los casos de incumplimiento y, si se conocen, sus posibles causas,
- 10.2.3. se toman medidas correctivas apropiadas, y
- 10.2.4. se conservan sendos expedientes de esas actividades.
- 10.3. La compañía adoptará en el SGS 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 puntos 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 SGS.
- 11.2. La compañía se asegurará de que:
- 11.2.1. se dispone de documentos válidos en todos los lugares en que sean necesarios,
- 11.2.2. las modificaciones que se efectúen en los documentos son revisadas y aprobadas por personal autorizado, y
- 11.2.3. 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, EXAMEN Y EVALUACIÓN POR LA COMPAÑÍA**
- 12.1. La compañía efectuará auditorías internas de seguridad para comprobar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al SGS.

- 12.2. La compañía evaluará periódicamente la eficacia del SGS, y, en caso necesario, la 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 lleva 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.
13. **CERTIFICACIÓN, VERIFICACIÓN Y CONTROL**
- 13.1. El buque debe ser utilizado por una compañía a la que se haya expedido el documento demostrativo de cumplimiento aplicable a dicho buque.
- 13.2. La Administración, una organización reconocida por la Administración, y que actúe en su nombre, o el gobierno del país en el que la compañía haya elegido establecerse, debe expedir un documento demostrativo de cumplimiento a cada compañía que cumpla con las prescripciones del Código IGS. Dicho documento debe ser aceptado como prueba de que la compañía está capacitada para cumplir las prescripciones del Código.
- 13.3. Se debe conservar a bordo una copia de dicho documento de modo que el capitán, previa petición, pueda mostrarlo para su verificación por la Administración o las organizaciones reconocidas por ella.
- 13.4. La Administración o las organizaciones reconocidas por ella deben expedir a los buques un certificado llamado Certificado de gestión de la seguridad. Para expedir dicho certificado la Administración debe verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al SGS aprobado.
- 13.5. La Administración o una entidad reconocida por ella debe verificar periódicamente que el SGS aprobado del buque funciona como es debido.