

ASAMBLEA
28º periodo de sesiones
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1072
5 diciembre 2013
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1072(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 10 del orden del día)

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ESTRUCTURA DE UN SISTEMA INTEGRADO DE PLANIFICACIÓN PARA CONTINGENCIAS EN CASO DE EMERGENCIAS A BORDO

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo 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 ASIMISMO que la Conferencia internacional de 1994 de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, adoptó enmiendas a dicho convenio cuyo objeto era introducir, entre otras cosas, el nuevo capítulo IX sobre Gestión de la seguridad operacional de los buques, mediante el cual se hace obligatorio el cumplimiento del 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)),

CONSCIENTE de que, en virtud de las disposiciones del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo, enmendado, se exigen planes de emergencia de a bordo para distintas categorías de emergencias,

RECORDANDO la resolución A.852(20), mediante la cual adoptó las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, en las que figuran orientaciones que sirven de ayuda en la preparación y empleo de una estructura modular de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo,

PREOCUPADA por el hecho de que la presencia a bordo de los buques de planes de emergencia diferentes y sin armonizar podría ser contraproducente en caso de emergencia,

RECONOCIENDO que muchos buques ya utilizan planes de emergencia eficaces y completos, tal como el Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP),

CONSCIENTE de la necesidad de que se tengan en cuenta los aspectos relativos al factor humano cuando se examinen, con miras a su adopción, las reglas y recomendaciones que afectan a las operaciones a bordo de los buques,

DESEANDO prestar asistencia a los propietarios y armadores de buques y a otras partes interesadas a fin de que, cuando aún no lo hayan hecho, conviertan las disposiciones que rigen los planes de emergencia en un régimen coherente para contingencias,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de protección del medio marino, en su 64º periodo de sesiones, y por el Comité de seguridad marítima, en su 91º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a los Gobiernos a que, en aras de la uniformidad, acepten que la mencionada estructura se ajusta a las disposiciones para la elaboración de los planes de emergencia de a bordo prescritos en varios instrumentos adoptados por la Organización;

3 INVITA a los Gobiernos a que tengan en cuenta estas directrices revisadas cuando preparen la legislación nacional correspondiente;

4 PIDE al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino que mantengan estas directrices revisadas sometidas a examen y las enmienden cuando sea necesario a la luz de la experiencia adquirida;

5 REVOCA la resolución A.852(20) con efecto a partir del 1 de julio de 2014.

ANEXO**DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ESTRUCTURA DE UN SISTEMA
INTEGRADO DE PLANIFICACIÓN PARA CONTINGENCIAS
EN CASO DE EMERGENCIAS A BORDO****Índice****Prefacio****1 Observaciones generales****2 Sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo**

- 2.1 Ámbito de aplicación
- 2.2 Estructura del sistema
- 2.3 Concepto del sistema

3 Módulos del sistema

- 3.1 Principios generales
- 3.2 Pormenores de los módulos individuales
 - 3.2.1 Módulo I: Introducción
 - 3.2.2 Módulo II: Disposiciones
 - 3.2.3 Módulo III: Planificación, preparación y formación
 - 3.2.4 Módulo IV: Medidas de respuesta
 - 3.2.5 Módulo V: Procedimientos de notificación
 - 3.2.6 Módulo VI: Anexo(s)

4 Modelo de procedimiento para una determinada situación de emergencia**Apéndices**

- Apéndice 1 Incorporación de un sistema integrado de planes de emergencias a bordo en el Sistema de gestión de la seguridad de la compañía
- Apéndice 2 Estructura modular de un sistema integrado de planes de emergencias a bordo
- Apéndice 3 Módulo IV – Medidas de respuesta (1)
- Apéndice 4 Módulo IV – Medidas de respuesta (2)

PREFACIO

Las presentes directrices han sido elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y contienen información para ayudar a elaborar un sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo. Se ha previsto que se utilizarán en la preparación y empleo de una estructura modular de un sistema integrado de planes de emergencias a bordo.

La necesidad de contar con un sistema integrado y de armonizar la estructura de los planes para contingencias se justifica por el gran número de planes para contingencias a bordo no armonizados.

La preparación para emergencias a bordo se exige en los párrafos 1.2.2.2 y 8 del Código IGS, enmendado, al que se hace referencia en el capítulo IX del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, en la regla 24-4 del capítulo III de dicho Convenio, adoptada por la Conferencia sobre el SOLAS celebrada en noviembre de 1995; y en la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78.

A efectos de implantar las reglas de los convenios SOLAS y MARPOL, se debe disponer de procedimientos e instrucciones a bordo. Las presentes directrices revisadas constituyen un marco para la formulación de procedimientos destinados a dar una respuesta eficaz a las situaciones de emergencia determinadas por la compañía y el personal de a bordo.

En este contexto, los principales objetivos de las presentes directrices revisadas son:

- .1 ayudar a las compañías a trasladar a la práctica las disposiciones de las reglas, utilizando para ello la estructura del sistema integrado;
- .2 integrar en dicho sistema las situaciones pertinentes de emergencia a bordo;
- .3 asistir en la elaboración de planes para contingencias armonizados, que faciliten su aceptación por el personal de a bordo y su correcta aplicación en una situación de emergencia; y
- .4 animar a los Gobiernos a que acepten la estructura del sistema integrado, en aras de la uniformidad, dado que éstas satisfacen las disposiciones para la elaboración de los planes para contingencias a bordo que figuran en los distintos instrumentos de la OMI y a que tengan en cuenta las directrices al elaborar la legislación nacional pertinente.

1 OBSERVACIONES GENERALES

1.1 El Código IGS establece una norma internacional para la gestión y las operaciones sin riesgos de los buques al definir los elementos que hay que tener en cuenta para la organización de la gestión de una compañía en lo que respecta a la seguridad del buque y a la prevención de la contaminación. Dado que las emergencias, al igual que los derrames de carga, no se pueden controlar por completo ni mediante el proyecto ni mediante procedimientos operacionales normales, la preparación para emergencias y la prevención de la contaminación deberían formar parte de la gestión de la seguridad del buque por parte de la compañía. A tal efecto, el Código IGS prescribe que todas las compañías elaboren, implanten y mantengan un sistema de gestión de la seguridad (SGS).

1.2 Dentro de este SGS deberían incluirse situaciones de emergencia que pueden producirse a bordo y establecerse procedimientos para responder a las mismas.

1.3 Si la preparación de las medidas de respuesta para los numerosos tipos distintos de situaciones de emergencia que pueden darse se formula sobre la base de un examen completo y pormenorizado caso por caso, es obvio que se producirá una gran duplicación.

1.4 Para evitar la duplicación, los planes para contingencias a bordo deben establecer una distinción entre las "medidas iniciales" y el gran esfuerzo de respuesta que significa la "respuesta subsiguiente", en función de la situación de emergencia y del tipo de buque.

1.5 Una serie de medidas en dos etapas proporciona la base de un enfoque modular, mediante el cual puede evitarse una innecesaria duplicación.

1.6 Se recomienda considerar que un sistema uniforme e integrado de planes para contingencias a bordo forma parte del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) y que, por tanto, es un elemento fundamental del Sistema de gestión de la seguridad (SGS) de cada compañía.

1.7 En el apéndice 1 figura una ilustración que aclara cómo una estructura de sistema uniforme e integrado de planes de emergencias a bordo, con sus distintos módulos, puede incorporarse a un determinado SGS.

2 SISTEMA INTEGRADO DE PLANIFICACIÓN PARA CONTINGENCIAS EN CASO DE EMERGENCIAS A BORDO

2.1 Ámbito de aplicación

2.1.1 El sistema integrado de planes de emergencias a bordo (en adelante denominado "el sistema") debería constituir un marco de referencia para los múltiples planes para contingencias (en adelante denominados "los planes") elaborados en función de una serie de posibles emergencias dentro del marco de una estructura modular uniforme.

2.1.2 El empleo de una estructura de tipo modular facilitará a primera vista un tipo de información y un orden de prioridades que siguen una secuencia lógica, con lo que se contribuye a reducir los errores y los descuidos en situaciones de emergencia.

2.2 Estructura del sistema

2.2.1 La estructura del sistema comprende los siguientes seis módulos:

- Módulo I: Introducción
- Módulo II: Disposiciones
- Módulo III: Planificación, preparación y formación
- Módulo IV: Medidas de respuesta
- Módulo V: Procedimientos de notificación
- Módulo VI: Anexo(s)

En el apéndice 2 figura un ejemplo de organización de estos módulos.

2.2.2 Cada módulo debería contener información concisa que proporcione orientación y garantice que se tengan en cuenta todos los factores y aspectos pertinentes importantes en el transcurso de la adopción de las distintas medidas y decisiones durante la respuesta a una emergencia.

2.3 Concepto del sistema

2.3.1 El objetivo del sistema es servir de herramienta para integrar los múltiples planes distintos en un marco estructurado uniforme de tipo modular. La amplia gama de planes que puede elaborar una compañía tendrá como resultado que se dupliquen algunos elementos (por ejemplo, las notificaciones) de dichos planes. Esta duplicación puede evitarse mediante la estructura modular del sistema a que se hace referencia en el párrafo 2.2.1.

2.3.2 Si bien las primeras medidas que se adopten en caso de emergencia dependerán de la naturaleza y la gravedad del suceso, hay algunas medidas inmediatas que deberían adoptarse, las denominadas "medidas iniciales" (véase el apéndice 4). Por consiguiente, conviene establecer una distinción en los planes entre las "medidas iniciales" y la "respuesta subsiguiente" en función de variables tales como la carga del buque, el tipo de buque, etc., para ayudar al personal del buque a responder a emergencias imprevistas y garantizar que se adoptan las medidas necesarias con arreglo a un orden de prioridades.

2.3.3 La "respuesta subsiguiente" es la puesta en práctica de los procedimientos aplicables a la emergencia.

3 MÓDULOS DEL SISTEMA

3.1 Principios generales

3.1.1 En el apéndice 3 se facilitan orientaciones y una visión general del tipo de información que puede facilitarse en los distintos módulos del sistema, a modo de punto de partida para la elaboración del sistema.

3.1.2 Sobre todo, el sistema debería elaborarse de modo que su utilización resulte fácil. Ello contribuirá a su aceptación por el personal de a bordo.

3.1.3 Para que tanto el sistema como los planes vinculados a éste sean eficaces, es necesario que se adapten cuidadosamente a la compañía y al buque en cuestión. Al hacerlo, se han de tener en cuenta las diferencias entre los tipos de buque, sus proyectos, carga, equipo, dotación y las rutas.

3.2 Pormenores de los módulos individuales

3.2.1 Módulo I: Introducción

3.2.1.1 El sistema debería contener un módulo titulado "Introducción".

3.2.1.2 El contenido de este módulo debería facilitar orientaciones y una visión general de los temas que se van a tratar.

3.2.1.3 A continuación figura un ejemplo de texto de introducción:

"INTRODUCCIÓN

1 Este sistema tiene por objeto preparar al personal de a bordo para que responda de forma eficaz a emergencias en el mar.

2 El principal objetivo del sistema es facilitar orientaciones al personal de a bordo en relación con las medidas que han de adoptarse cuando se produzca o se prevea la posibilidad de una emergencia. Resulta igualmente útil la experiencia de quienes participan en la elaboración del plan.

3 La finalidad del sistema es integrar los planes para contingencias para casos de emergencia a bordo y evitar la elaboración de planes distintos, que no estén armonizados ni estructurados, lo que va en detrimento de su aceptación por el personal de a bordo y de que se utilicen correctamente en situaciones de emergencia. Por ello, el contenido y la presentación del sistema y los planes integrados en él deberían tener una estructura y formato coherentes.

4 Este sistema está encaminado a garantizar la más pronta y adecuada respuesta a emergencias de diverso tipo y magnitud y evitar cualquier riesgo de agravación importante de la situación. Además, el sistema proporciona una estructura que evita que se dejen de lado etapas fundamentales.

5 El sistema y los planes conexos deberían percibirse como elementos dinámicos, y deberían revisarse tras su implantación y perfeccionarse a través del intercambio de experiencias, ideas e información.

6 Conviene tener en cuenta que pueden plantearse problemas de comunicación debido a las distintas lenguas o culturas del personal de a bordo. Tanto el sistema como los planes integrados serán documentos utilizados a bordo por el capitán, los oficiales y los miembros correspondientes de la tripulación del buque, y estarán disponibles en el idioma de trabajo de la tripulación. Cualquier cambio del personal que suponga un cambio del idioma de trabajo de la tripulación exige que los planes se publiquen en el nuevo idioma. El módulo debería facilitar información a tal efecto.

7 El sistema debería considerarse una herramienta para implantar, de un modo práctico, las prescripciones de los párrafos 1.2.2.2 y 8 del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) o las disposiciones análogas que figuran en otros instrumentos de la OMI."

3.2.2 Módulo II: Disposiciones

3.2.2.1 Este módulo debería contener información y explicaciones sobre el modo en que se puede elaborar el sistema a partir de las propuestas de mejora formuladas por cada compañía y su personal de a bordo.

3.2.2.2 El principal objetivo de las actividades de prevención, preparación y respuesta a bordo en caso de emergencia debería ser la elaboración e implantación de un sistema eficaz de prevención, que reduzca al mínimo los riesgos para la vida humana, el medio marino y los bienes, en el marco de un esfuerzo continuo encaminado a su perfeccionamiento.

3.2.2.3 A fin de alcanzar este objetivo, es preciso establecer procedimientos de seguridad coordinados y coherentes entre la compañía y sus buques. Por tanto, el módulo debería prescribir que la planificación y respuesta para contingencias de la compañía, en tierra y a bordo, sean consecuentes entre sí y estén debidamente vinculadas.

3.2.2.4 La seguridad supone que todos los empleados tanto en tierra como a bordo, incluidos los cargos directivos, se comprometan a elaborar y aplicar activamente los procedimientos y prácticas de seguridad.

3.2.2.5 Debería intentarse establecer comunicaciones libres y abiertas al evaluar los procedimientos de emergencia, teniendo en cuenta los accidentes y cuasiaccidentes ocurridos al utilizar este sistema, con objeto de mejorar la prevención, preparación y respuesta ante accidentes a bordo de los buques. El módulo debería incluir esta recomendación, facilitando información sobre la manera de implantar una estrategia para reducir los errores, que incorpore un mecanismo adecuado de intercambio de información y procedimientos para modificar los planes.

3.2.2.6 En resumen, el módulo debería informar al usuario del sistema de las prescripciones más importantes a las que, como mínimo, deberían ajustarse los planes. En el módulo deberían abordarse los siguientes elementos principales:

- .1 los procedimientos que deben observarse al informar de una emergencia;
- .2 los procedimientos para identificar, describir y responder ante posibles situaciones de emergencia a bordo; y
- .3 los programas y actividades destinados al mantenimiento del sistema y sus planes conexos.

3.2.3 Módulo III: Planificación, preparación y formación

3.2.3.1 En este módulo debería establecerse la formación y educación que ha de tener el personal de a bordo para los casos de emergencias con miras a aumentar el grado de concienciación y comprensión de las medidas que han de adoptarse en caso de emergencia.

3.2.3.2 El sistema y los planes carecerán de sentido si el personal que debe utilizarlo no está familiarizado con ellos. Por consiguiente, en el módulo III debería facilitarse la información práctica que permita que los miembros clave del personal de a bordo conozcan con antelación cuáles son sus tareas y responsabilidades y a quién han de rendir cuentas con arreglo a los planes. Deberían asignarse responsabilidades para cada sistema de emergencia y debería corresponder a la compañía que todos los oficiales y miembros de la tripulación comprendan, reciban formación y sean capaces de poner en funcionamiento los sistemas de emergencia, tales como los sistemas fijos de extinción de incendios, generadores de emergencias, sistemas de gobierno de emergencia, bombas contra incendios, etc.

3.2.3.3 Gestionar con éxito una situación de emergencia o de crisis marítima depende de la capacidad del personal de a bordo, de la compañía, y de las autoridades externas de coordinación de emergencias a la hora de reunir con rapidez recursos suficientes en los lugares adecuados.

3.2.3.4 Un objetivo importante de los programas de planificación, preparación y formación debería ser aumentar el grado de conciencia en relación con cuestiones relativas a la seguridad y al medio ambiente.

3.2.3.5 La formación debería impartirse a intervalos periódicos y en especial al personal de a bordo al que se le asignen nuevos cometidos.

3.2.3.6 Debería mantenerse un registro de todos los ejercicios y simulacros de emergencia realizados a bordo y en tierra, que debería estar disponible a efectos de verificación. Estos ejercicios y simulacros deberían evaluarse, ya que contribuyen a determinar la eficacia de los procedimientos establecidos por escrito y a determinar qué mejoras necesita el sistema.

3.2.3.7 Cuando se elaboren planes para los ejercicios y simulacros, debería establecerse una distinción entre ejercicios a escala completa, en los que participan todas las partes que pueden intervenir en un suceso importante, y ejercicios limitados al buque y/o a la compañía.

3.2.3.8 El intercambio de información es fundamental para el perfeccionamiento de los planes de respuesta y la preparación en casos de emergencias a partir de las conclusiones extraídas de ejercicios anteriores, de investigaciones de accidentes o de situaciones reales de emergencia, y constituye una herramienta para un continuo perfeccionamiento. El intercambio de información debería garantizar que tanto la compañía como el buque estén listos para responder a las emergencias a bordo (véase el diagrama secuencial que resume este proceso que figura en el apéndice 1).

3.2.3.9 Cabe concluir señalando que el módulo debería facilitar, como mínimo, información sobre los procedimientos, programas o actividades previstos a fin de:

- .1 familiarizar al personal de a bordo pertinente con las disposiciones del sistema y los planes;
- .2 impartir formación al personal de a bordo sobre el sistema y los planes, en particular al personal al que se asignen nuevos cometidos;
- .3 programar ejercicios y simulacros periódicos que preparen al personal de a bordo para hacer frente a las posibles situaciones de emergencia a bordo;
- .4 coordinar la actuación del personal de a bordo y de la compañía e incluir y tomar nota de la ayuda que pudieran proporcionar las autoridades coordinadoras externas; y
- .5 elaborar un sistema viable de intercambio de información.

3.2.4 Módulo IV: Medidas de respuesta

Este módulo debería facilitar orientaciones al personal de a bordo respecto de una emergencia mientras el buque esté navegando, o se encuentre atracado, amarrado, anclado, en puerto o en dique seco.

3.2.4.1 En caso de emergencia, es preciso estudiar detenidamente y planificar de antemano la mejor línea de actuación para proteger al personal, el buque, la carga y el medio ambiente. Por tanto, deberían elaborarse normas con miras a establecer procedimientos a bordo para proteger al personal, estabilizar la situación y reducir al mínimo los daños al medio ambiente cuando se produce un suceso.

3.2.4.2 En este sentido, conviene remitirse a las directrices que ya han sido elaboradas por la Organización que contienen información en la que se facilita un punto de partida y se ayuda al personal en la elaboración de los planes de los buques de forma individualizada.

3.2.4.3 La diversidad de planes que debe incorporar el sistema debería plasmarse en documentos sencillos que esbozen procedimientos distintos de los que se observan en las operaciones rutinarias diarias. Con procedimientos operacionales normales se pueden resolver problemas muy difíciles, pero las situaciones de emergencia, tanto cuando el buque está navegando como cuando se encuentra en puerto, someten a quienes se ven involucrados a exigencias que superan su capacidad normal.

3.2.4.4 Con miras a que los planes que se encuentren en el buque y en tierra sean idénticos, y a evitar así posibles confusiones en caso de emergencia en cuanto a quién es responsable de qué medida, los planes deberían establecer con claridad cuándo corresponde al personal de a bordo o al de tierra adoptar una determinada medida y en qué casos.

3.2.4.5 Teniendo en cuenta estos aspectos, en el módulo titulado "Medidas de respuesta" deberían constar los grupos principales de situaciones de emergencia a bordo.

3.2.4.6 En los planes deberían determinarse las posibles situaciones de emergencia, que incluyen, sin que la lista sea exhaustiva, los siguientes grupos principales de emergencia:

- .1 incendios;
- .2 avería del buque;
- .3 contaminación;
- .4 actos ilícitos que suponen una amenaza para la protección del buque, de los pasajeros o de la tripulación;
- .5 accidentes del personal;
- .6 sucesos relacionados con la carga; y
- .7 asistencia a otros buques en situaciones de emergencia.

A fin de conceder a la compañía la flexibilidad necesaria para determinar, describir y dar respuesta a otras situaciones de emergencia, también deberían incluirse en los grupos principales tipos específicos de emergencias.

3.2.4.7 Los principales grupos anteriores pueden seguir subdividiéndose a fin de englobar la mayoría de los casos de emergencia a bordo. Deberían formularse las medidas de respuesta precisas de modo que pongan en marcha los pasos necesarios para limitar las consecuencias de la emergencia y la agravación de la avería resultante de, por ejemplo, un caso de abordaje o varada.

3.2.4.8 La compañía debería determinar todas las posibles situaciones en que sean necesarios los planes de emergencia a bordo en relación con las prescripciones operacionales, el tipo de buque, el equipo y la actividad comercial. La compañía debería considerar qué planes de emergencia a bordo deberían revisarse y/o actualizarse siempre que se modifiquen las pautas comerciales.

3.2.4.9 En todos los casos debería concederse prioridad a las medidas que salvaguardan la vida, el medio marino y los bienes, por ese orden. Esto significa que las "medidas iniciales", comunes a todos los buques, independientemente de su tipo y de la carga que transporten, deberían tenerse plenamente en cuenta cuando se formulen los procedimientos de "respuesta subsiguiente".

3.2.4.10 La planificación de las medidas de "respuesta subsiguiente" deberían ir acompañadas de información relativa al buque en cuestión y a su carga, y facilitar asesoramiento y datos a fin de asistir al personal de a bordo. A continuación se proporcionan algunos ejemplos al respecto:

-
- .1 información sobre:
 - .1 el número de personas que se encuentra a bordo; y
 - .2 la carga transportada (por ejemplo, mercancías peligrosas, etc.);
 - .2 pasos para poner en marcha medidas externas de respuesta:
 - .1 coordinación de la búsqueda y salvamento;
 - .2 cálculos de flotabilidad, resistencia y estabilidad;
 - .3 contratación de equipos de salvamento o de remolcadores;
 - .4 capacidad de aligerar el buque; y
 - .5 recursos externos para las operaciones de limpieza;
 - .3 características de navegación del buque a la deriva; y
 - .4 información general:
 - .1 cooperación con las autoridades nacionales y portuarias; y
 - .2 relaciones públicas.

3.2.4.11 Si bien el personal de a bordo debería estar familiarizado con el plan, la facilitación de su consulta es un elemento importante que ha de tenerse en cuenta para disponer y servirse de un plan eficaz. Debe preverse la posibilidad de tener acceso, rápida y fácilmente, a información esencial, en condiciones de gran presión. En los apéndices 3 y 4 figuran esquemas detallados de la secuencia de prioridades de las "medidas iniciales" en situaciones de emergencia y sus vínculos con la denominada "respuesta subsiguiente".

3.2.4.12 Para resumir, el módulo debería orientar a los responsables de elaborar el sistema sobre lo que debería incluirse en los planes de emergencia, a saber:

- .1 la coordinación de los esfuerzos de respuesta;
- .2 los procedimientos de respuesta para toda la gama de posibles casos de accidente, incluidos los métodos para proteger la vida, el medio marino y los bienes;
- .3 la persona o personas, identificándolas por su cargo o nombre, encargadas de todas las actividades de respuesta;
- .4 los canales de comunicación utilizados para ponerse rápidamente en contacto con los expertos externos en operaciones de respuesta;
- .5 la información relativa a la disponibilidad y ubicación del equipo de respuesta; y
- .6 los procedimientos de notificación y comunicación a bordo del buque.

Al final de la sección 4 figura un diagrama secuencial, basado en un enfoque que expone las siete fases de implantación del plan o los planes de emergencia.

3.2.5 Módulo V: Procedimientos de notificación

3.2.5.1 Un buque que se vea envuelto en una situación de emergencia o en un suceso que ocasione contaminación marina tendrá que comunicarse con los puntos de contacto correspondientes de los intereses del buque y con los del Estado ribereño y del puerto. Por ello, el sistema ha de especificar detalladamente los procedimientos para informar en un principio a las partes interesadas. El presente módulo debería tener en cuenta los siguientes aspectos:

3.2.5.2 Debería hacerse todo lo posible para garantizar que la información relativa a:

- .1 los puntos de contacto de los intereses del buque;
- .2 los puntos de contacto del Estado ribereño; y
- .3 los puntos de contacto del puerto

forma parte del sistema de notificación de emergencias y se actualiza periódicamente.

3.2.5.3 Es importante establecer y mantener vías de comunicación rápidas y fiables las 24 horas del día entre un buque en situación de peligro y el centro o centros de control de emergencias, en la oficina principal de la compañía y de las autoridades nacionales (RCC, puntos de contacto).

3.2.5.4 Los encargados de las operaciones de respuesta a bordo y los de los servicios de apoyo en tierra deberían mantenerse mutuamente informados de la situación.

3.2.5.5 Se han de actualizar periódicamente datos tales como números de teléfono, télex y facsímil con el objeto de tener en cuenta los cambios de personal. También deberían facilitarse orientaciones claras sobre los medios de comunicación que se prefieren.

3.2.5.6 En este contexto, se hace referencia a las directrices de la Organización, y otros planes nacionales específicos que facilitan orientación suficiente sobre las siguientes actividades de notificación que es preciso llevar a cabo:

- .1 cuándo informar;
- .2 cómo informar;
- .3 con quién ponerse en contacto; y
- .4 qué comunicar.

3.2.6 Módulo VI: Anexo(s)

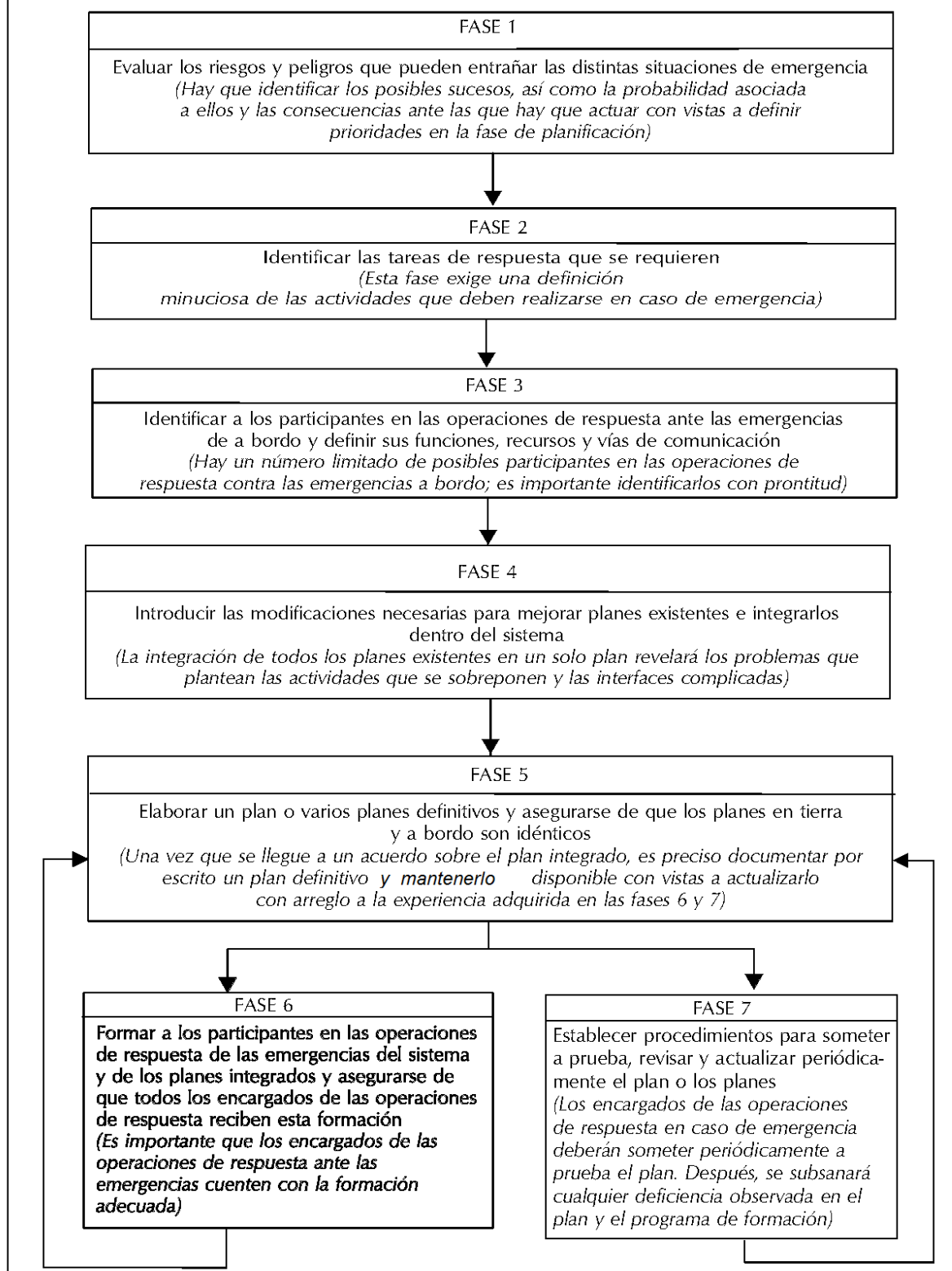
Además de la información exigida para responder con éxito a una situación de emergencia, podrá ser necesario ajustarse a otras prescripciones a fin de mejorar la capacidad del personal de a bordo para localizar y realizar las actividades de seguimiento de la parte operativa 5 del plan.

4 MODELO DE PROCEDIMIENTO PARA UNA DETERMINADA SITUACIÓN DE EMERGENCIA

Seguidamente figura un modelo de procedimiento aplicable a una determinada situación de emergencia, según se menciona en el párrafo 3.2.4.

Diagrama secuencial para implantar el plan o los planes de emergencia

Este diagrama secuencial presenta de forma esquemática un enfoque para implantar el plan o los planes. En vez de indicar los procedimientos específicos que deberán seguirse enumera las fases u objetivos que deberán alcanzarse. Con base en la experiencia obtenida podrá establecerse un enfoque de siete fases con objeto de implantar el plan o planes de manera útil y eficaz.



<p>1.5 MÓDULO IV Medidas de respuesta</p>						
Incendios	Averías en el buque	Contaminación	Actos ilícitos que suponen una amenaza para ... y la tripulación	Accidentes del personal	Accidentes relacionados con la carga	Asistencia a otros buques en caso de emergencia
▼						
Grupo de emergencia: Incendios						
Nº del documento:				Página 1 de 4		
Fecha de publicación:				Fecha de revisión		
<p>1. Objetivo y ámbito de aplicación El siguiente procedimiento sirve para definir las líneas de actuación que hay que seguir, las actividades que hay que realizar y las medidas que hay que adoptar en caso de que se produzca un incendio a bordo del buque. Este procedimiento se expone a modo de orientación, pero no coarta en ningún caso la discreción del capitán.</p> <p>2. Responsabilidad El capitán es el responsable de los prerequisites organizativos para contrarrestar una situación de emergencia causada por un incendio y de que se disponga y se utilicen de forma inmediata los sistemas de lucha contra incendios y el equipo de seguridad con el que se cuente, pero es conveniente que delegue las distintas tareas en los oficiales que posean las cualificaciones adecuadas.</p> <p>3. Medidas que conviene adoptar → “Medidas iniciales”</p> <p>3.1 <u>Medidas que debe adoptar la persona que descubra el incendio</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Accionar la alarma de incendios más cercana ●) ● } [lo elaborará la compañía] ●) <p>3.2 <u>Medidas que debe adoptar el oficial encargado de la guardia de la navegación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Accionar la alarma general ● Avisar al capitán ●) ●) ● } [lo elaborará la compañía] ●) ●) 						

MÓDULO IV
Medidas de respuesta

Grupo de emergencias: **Incendios**

N° del documento:

Página 3 de 4

Fecha de publicación

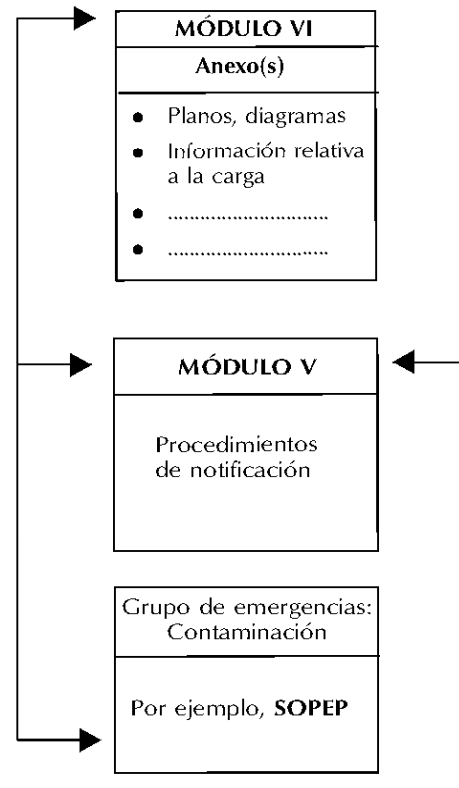
Fecha de revisión

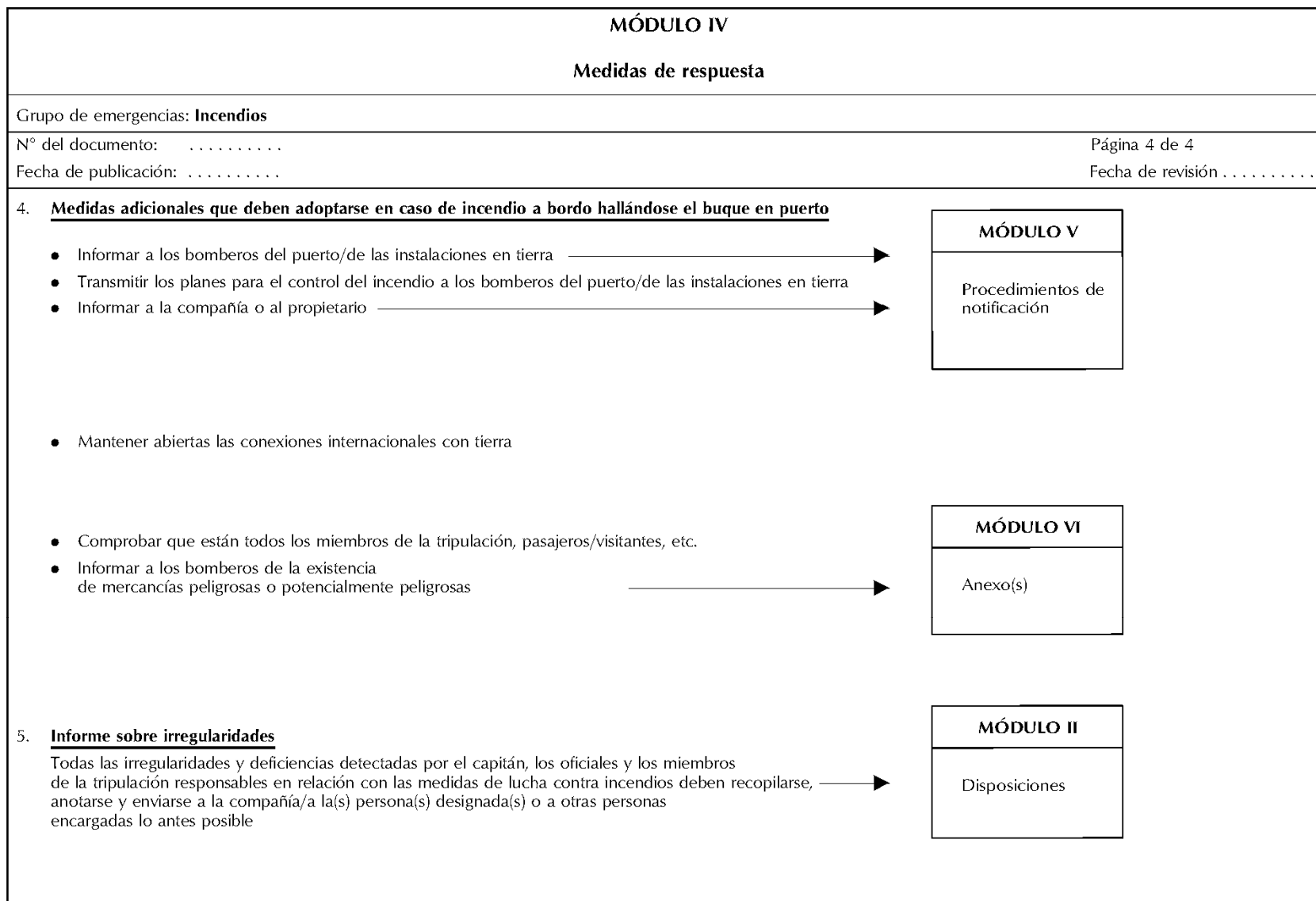
3.3 Medidas que debe adoptar el capitán (continuación)

- Evaluar averías (estructurales) del buque y/o de la carga
- Comprobar la aptitud para navegar, la flotabilidad, estabilidad, asiento, escora, etc.,
- Tener en cuenta las previsiones meteorológicas
- Revisar las medidas que se adopten para prevenir los riesgos que entraña la carga y los demás riesgos en caso de incendio (derrames de contaminantes del mar, fugas de gas, sujeción de la carga, derrames de hidrocarburos, etc.)

- Comienzo de la recopilación de pruebas
- Mantener un equipo de guardia en el lugar del incendio
- Anunciar que la situación del buque vuelve a ser normal/reiniciar las operaciones normales
- Disponer lo necesario para que el equipo de lucha contra incendios vuelva a estar listo para su uso
- Transmitir un informe final

FIN





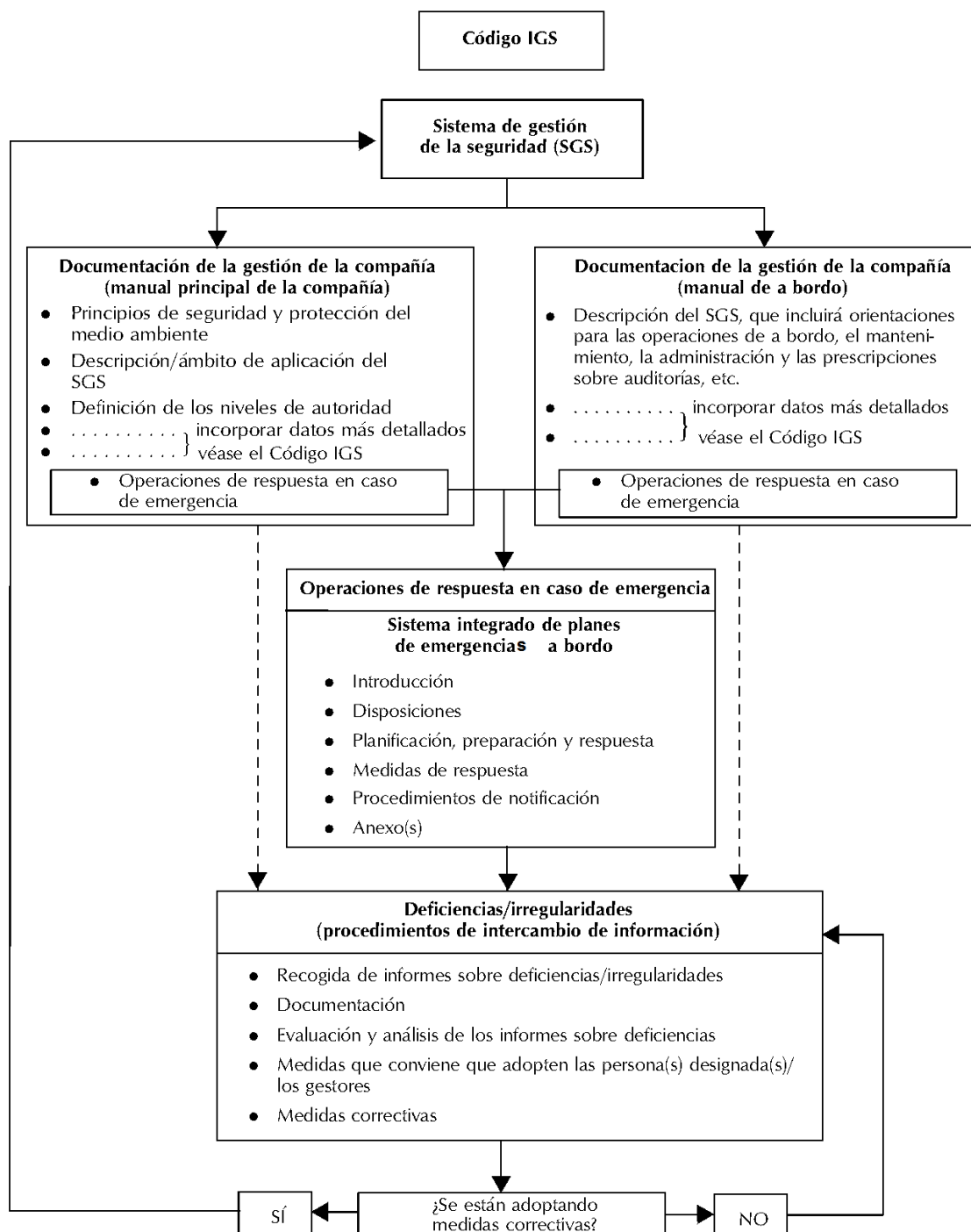
MÓDULO V
Procedimientos de notificación

Grupo de emergencias: **Incendios**

- 1 El capitán tiene obligación de notificar los pormenores e informar a todas las partes interesadas de la emergencia creada por el **incendio** y de las medidas adoptadas hasta el momento valiéndose de los canales de telecomunicación más rápidos de que disponga.
- 2 En caso de **incendio**, se recomienda observar los siguientes procedimientos de notificación:
 - 2.1 **alertar** por vía radioeléctrica a los buques que se encuentren en las proximidades;
 - 2.2 si el buque se encuentra en puerto o en sus proximidades, acudir a la:
 - lista de contactos del Estado ribereño
 - lista de contactos del puertoy pedir ayuda;
 - 2.3 **notificar** la situación a todas las personas que representen los intereses del buque a quien deba avisarse en caso de emergencia (véase la lista de contactos de los intereses del buque)

APÉNDICE 1

Incorporación de un sistema integrado de planes de emergencias a bordo en el Sistema de gestión de la seguridad (SGS) de cada compañía, con arreglo a lo prescrito en el Código IGS



APÉNDICE 2

Estructura modular de un sistema integrado de planes de emergencia a bordo

Módulo I - Introducción

- Texto introductorio

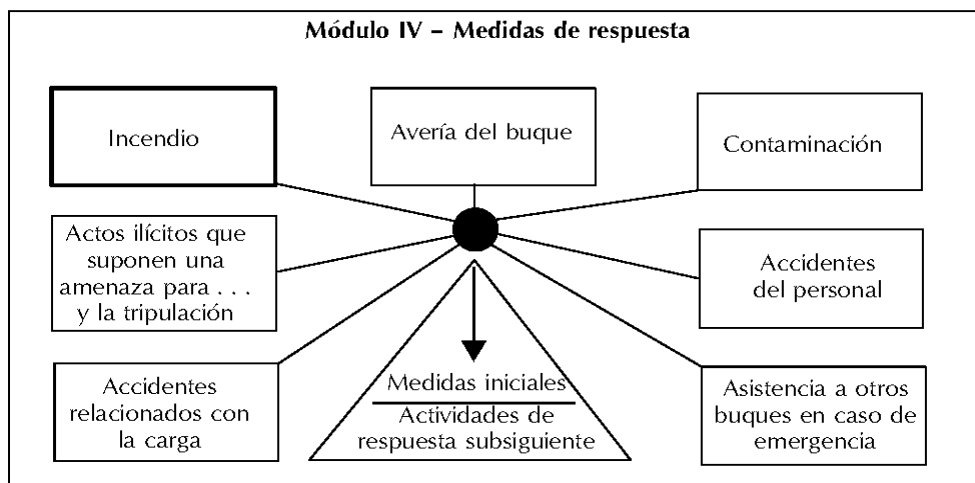
Módulo II - Disposiciones

- Información básica
- Mantenimiento del sistema y de los planes vinculados a éste
- Coherencia entre el sistema y los planes vinculados/sistema de intercambio de información

Módulo III - Planificación, preparación y formación

- Disposiciones e información sobre la formación y educación para emergencias
- Familiarización con el sistema y los planes de a bordo y en tierra vinculados a éste
- Responsabilidades/establecimiento de líneas de comunicación con todas las partes interesadas
- Información para las autoridades externas encargadas de coordinar/disposiciones para realizar ejercicios periódicos

Módulo IV - Medidas de respuesta



Módulo V - Procedimientos de notificación

- Cuándo informar
- Cómo informar
- Con quién ponerse en contacto
- Qué comunicar

Módulo VI - Anexo(s)

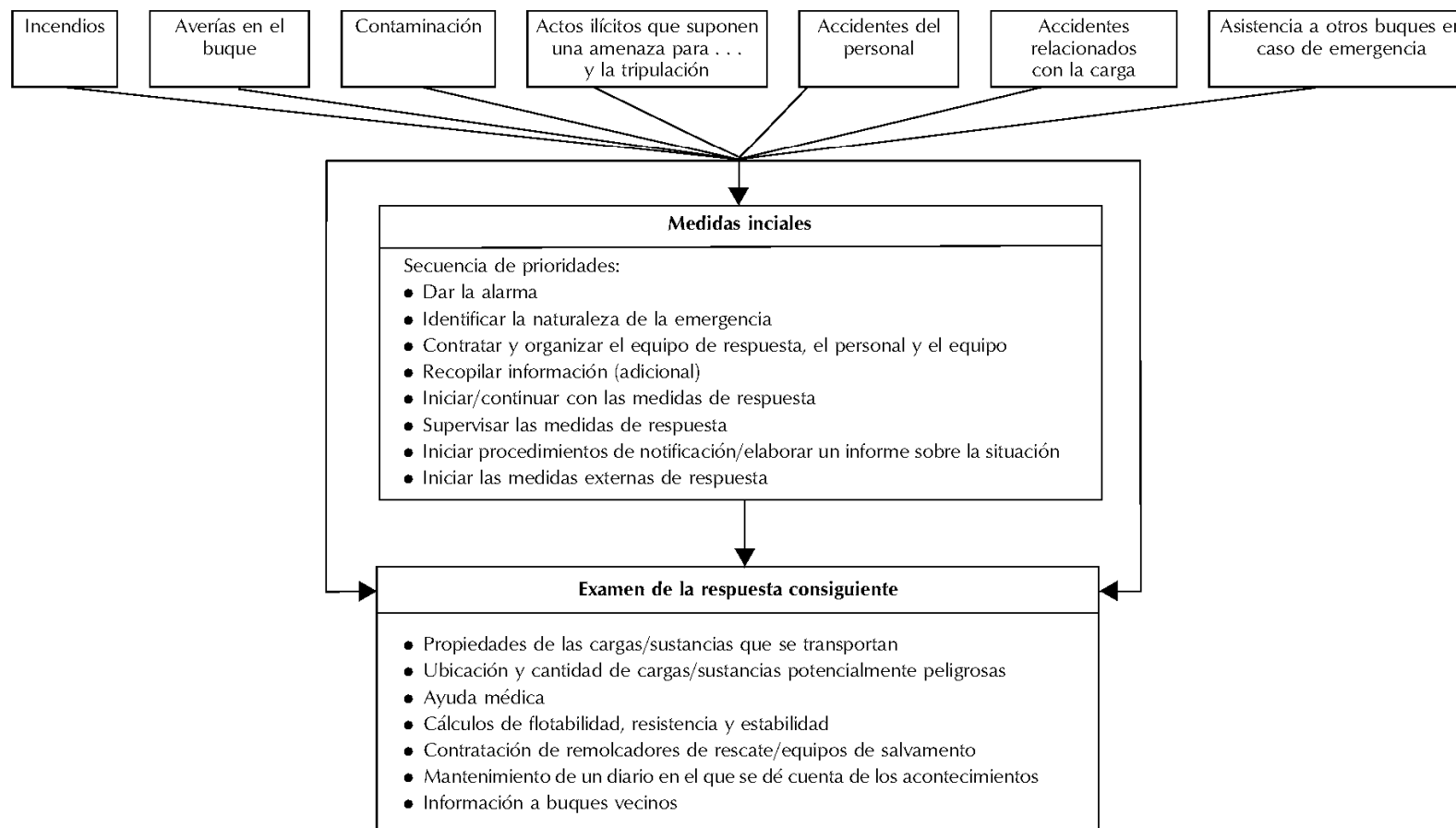
- Planos y diagramas relativos a las características de los dispositivos del buque
- Información relativa al combustible y al lastre
- Documentos adicionales (por ejemplo, la lista de puntos de contacto)
- Directrices elaboradas por el sector
- Información relativa a la carga, etc.

APÉNDICE 3

MÓDULO IV

Medidas de respuesta

(relacionadas con emergencias contempladas en la estructura de grupos definidos)



APÉNDICE 4
MÓDULO IV
Medidas de respuesta
Secuencia de prioridades: diagrama de flujo

