

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se da a conocer el Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos (Código de Investigación de Siniestros).

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.

JOSÉ ANTONIO MEADE KURIBREÑA y GERARDO RUIZ ESPARZA, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 2 fracción I, 12, 14, 26, 28 fracciones I y XII y 36 fracciones I, XIV, XVI, XVII, XXVI y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2 y 3 fracciones III, IV y VI de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales; 7 del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores, y 4 párrafo primero y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS/74) fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión el 27 de diciembre de 1976, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 20 de enero de 1977;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión al Convenio SOLAS/74, ante el Secretario General de la entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (ahora Organización Marítima Internacional), el 28 de marzo de 1977;

Que el Convenio SOLAS/74 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 9 de mayo de 1977;

Que el Convenio SOLAS/74 tiene como finalidad normar, al más alto nivel, las condiciones que deben cumplir los buques para preservar la seguridad de la vida humana en el mar como son: construcción; compartimentado y estabilidad; instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; prevención, detección y extinción de incendios; dispositivos de salvamento; radiocomunicaciones; seguridad de la navegación; transporte

de carga; transporte de mercancías peligrosas; buques nucleares; gestión de la seguridad operacional de los buques; medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad; medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y las medidas de seguridad adicionales aplicables a los buques graneleros, que sin lugar a duda contribuyen de manera significativa para que nuestros buques sean más seguros, eficientes y competitivos a nivel internacional;

Que el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga, 1966) fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión el 30 de octubre de 1969, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 6 de diciembre de 1969;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión al Convenio de Líneas de Carga, 1966, ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el 25 de marzo de 1970;

Que el Convenio de Líneas de Carga, 1966 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 24 de octubre de 1970;

Que el Convenio de Líneas de Carga, 1966 tiene como finalidad establecer principios y reglas uniformes en lo que respecta a los límites autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales, en atención a la necesidad de garantizar la seguridad de la vida humana y de los bienes en la mar;

Que el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Convenio MARPOL, 1973) fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión el 20 de diciembre de 1991, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1992;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión al Convenio MARPOL, 1973, ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el 23 de abril de 1992;

Que el Convenio MARPOL, 1973 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 8 de julio de 1992;

Que el Convenio MARPOL, 1973 norma los aspectos de la contaminación por los buques, particularmente la contaminación causada por hidrocarburos; sustancias nocivas líquidas transportadas a granel; sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos; aguas sucias de los buques; basuras de los buques, y la contaminación atmosférica ocasionada por los buques mercantes;

Que el 16 de mayo de 2008, mediante Resolución MSC.255(84), el Comité de Seguridad Marítima (MSC) adoptó el Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos (Código de Investigación de Siniestros);

Que el Código de Investigación de Siniestros tiene la finalidad de promover la cooperación y la adopción de un enfoque común entre los Estados con respecto a la investigación de siniestros y sucesos marítimos, con el objetivo de prevenir siniestros y sucesos marítimos en el futuro;

Que es necesario que el Código de Investigación de Siniestros, derivado del Convenio SOLAS/74, del Convenio de Líneas de Carga, 1966 y del Convenio MARPOL, 1973, sea publicado en el Diario Oficial de la Federación, a fin de darlo a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la dependencia responsable de dar seguimiento a los diversos tratados de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la dependencia encargada de regular, promover y organizar la marina mercante; regular las comunicaciones y transportes por agua, e inspeccionar los servicios de la marina mercante, hemos tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE DA A CONOCER EL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS (CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS)

ARTÍCULO ÚNICO.- El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer el Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos (Código de Investigación de Siniestros), el cual deriva del Convenio SOLAS/74, Enmendado; del Convenio de Líneas de Carga, 1966, y del Convenio MARPOL, 1973.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Firmado en la Ciudad de México, a los veintinueve días del mes de mayo de dos mil trece.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **José Antonio Meade Kuribreña**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.

RESOLUCIÓN MSC.255(84)
(adoptada el 16 de mayo de 2008)

ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
(CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA con inquietud de que, pese a los esfuerzos de la Organización, continúan produciéndose siniestros y sucesos marítimos que ocasionan la pérdida de vidas y buques y la contaminación del medio marino,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros y la protección del medio marino pueden mejorarse mediante informes precisos y puntuales que indiquen las circunstancias y las causas de los siniestros y sucesos marítimos,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y del derecho marítimo internacional consuetudinario,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las obligaciones de los Estados de abanderamiento en virtud de lo dispuesto en la regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante "el Convenio"), en el artículo 23 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y en el artículo 12 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en el sentido de investigar los siniestros y comunicar a la Organización los resultados pertinentes de la investigación,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN la necesidad de que se investiguen todos los siniestros marítimos muy graves,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN TAMBIÉN las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (resolución A.987(24)),

HABIDA CUENTA de que la investigación y el correcto análisis de los siniestros y sucesos marítimos puede conducir a un mejor conocimiento de las causas de dichos siniestros y a que se adopten en consecuencia medidas correctivas, entre ellas una mejor formación para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de contar con un código que, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, brinde un enfoque común para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, con el objetivo de prevenir siniestros y sucesos marítimos en el futuro,

RECONOCIENDO TAMBIÉN el carácter internacional del transporte marítimo y la necesidad de que los Gobiernos con intereses de consideración en un siniestro o suceso marítimo colaboren entre sí para determinar las circunstancias y las causas del mismo,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.257(84), por la cual adoptó enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio para dar carácter obligatorio en virtud del Convenio a las partes I y II del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos,

HABIENDO EXAMINADO en su 84º periodo de sesiones el texto propuesto para el Código de Investigación de Siniestros,

1. APRUEBA el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código entrará en vigor el 1 de enero de 2010, al entrar en vigor las enmiendas a la regla XI-1/6 del Convenio;

3. PIDE al Secretario General de la Organización que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

4. PIDE ADEMÁS al Secretario General de la Organización que remita copias de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN
DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
(CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS)

Índice

Prólogo

Parte I - Disposiciones generales

Capítulo 1 - Finalidad

Capítulo 2 - Definiciones

Capítulo 3 - Aplicación de los capítulos de la parte II y de la parte III

Parte II - Normas obligatorias

Capítulo 4 - Autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima

Capítulo 5 - Notificación

Capítulo 6 - Obligación de investigar los siniestros marítimos muy graves

Capítulo 7 - Acuerdo entre el Estado de abanderamiento y otro Estado con intereses de consideración para llevar a cabo una investigación sobre seguridad marítima

Capítulo 8 - Facultades en una investigación

Capítulo 9 - Investigaciones paralelas

Capítulo 10 - Cooperación

Capítulo 11 - Independencia de la investigación ante las influencias externas

Capítulo 12 - Obtención de testimonios de la gente de mar

Capítulo 13 - Proyecto de informe de una investigación sobre seguridad marítima

Capítulo 14 - Informe de la investigación sobre seguridad marítima

Parte III - Prácticas recomendadas

Capítulo 15 - Responsabilidades administrativas

Capítulo 16 - Principios de investigación

Capítulo 17 - Investigaciones de siniestros (que no sean siniestros marítimos muy graves) y de sucesos marítimos

Capítulo 18 - Factores que deberán tenerse en cuenta cuando se trate de llegar a un acuerdo de conformidad con lo establecido en el capítulo 7 de la Parte II

Capítulo 19 - Actos de interferencia ilícita

Capítulo 20 - Notificación a las partes implicadas e inicio de las investigaciones

Capítulo 21 - Coordinación de las investigaciones

Capítulo 22 - Compilación de pruebas

Capítulo 23 - Confidencialidad de la información

Capítulo 24 - Protección de testigos y otras partes implicadas

Capítulo 25 - Proyecto de informe e informe final

Capítulo 26 - Reapertura de investigaciones

Prólogo

1 El presente código incluye y desarrolla las prácticas recomendadas en las investigaciones de siniestros y sucesos marítimos recogidas en el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, adoptado en noviembre de 1997 por la Organización Marítima Internacional (la Organización) mediante la resolución A.849(20). La finalidad del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos es promover la cooperación y la adopción de un enfoque común entre los Estados con respecto a la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

Antecedentes

2 La Organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173(ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989.

3 La Organización refundió y amplió estas diversas resoluciones al adoptar el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos. La resolución A.884(21) (Enmiendas al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20))), adoptada en noviembre de 1999, vino a mejorar el Código al facilitar directrices para la investigación del factor humano.

4 En el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1948, se incluyó una disposición mediante la cual se exigía a las Administraciones de los Estados de abanderamiento que investigasen todo siniestro de un buque que ondeara su pabellón si esto podía ayudar a determinar cuestiones de índole reglamentaria que hubieran podido ser un factor coadyuvante. Esta disposición se conservó en las versiones de 1960 y de 1974 del Convenio SOLAS. También se incluyó en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966. Asimismo, se exige que los Estados de abanderamiento lleven a cabo investigaciones sobre determinados siniestros y sucesos marítimos en alta mar.*

5 La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores, abarcando su mar territorial.** Este ámbito jurisdiccional dota a los Estados ribereños de derechos inherentes para investigar los siniestros y sucesos marítimos que estén de algún modo relacionados con su territorio. La mayor parte de las Administraciones nacionales se han dotado de normas jurídicas que regulan la investigación de sucesos marítimos dentro de sus aguas interiores y mar territorial, independientemente del pabellón que se enarbole.

Trato de la gente de mar

6 Más recientemente, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), (que no ha entrado aún en vigor) incluye una disposición sobre la investigación de algunos siniestros marítimos graves además de establecer las condiciones de trabajo de la gente de mar. Reconociendo debidamente la necesidad de otorgar una protección especial a la gente de mar durante el curso de la investigación, la Organización adoptó, en diciembre de 2005, las "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", mediante la resolución A.987(24). Estas Directrices fueron publicadas por la OMI y la OIT el 1 de julio de 2006.

Adopción del Código

7 Desde la adopción de la primera versión del Convenio SOLAS, ha habido muchos cambios tanto en la estructura del sector del transporte marítimo como en el derecho internacional. Estos cambios han supuesto que haya aumentado potencialmente el número de Estados con intereses en los procedimientos y resultados de las investigaciones sobre seguridad marítima cuando se producen siniestros o sucesos marítimos, aumentando asimismo la posibilidad de diferencias en materia de jurisdicción y procedimientos entre los Estados afectados.

8 El presente código, si bien contiene algunas disposiciones de carácter obligatorio, reconoce las diferencias existentes en las legislaciones nacionales e internacionales con respecto a la investigación de siniestros y sucesos marítimos. El código se ha elaborado con la finalidad de facilitar unas investigaciones sobre seguridad marítima objetivas para beneficio de los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños, la Organización y el sector del transporte marítimo en general.

* Véase el artículo 94 7) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) o las normas del derecho internacional y del derecho consuetudinario.

** Véase el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) o las normas del derecho internacional y del derecho consuetudinario.

PARTE I

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1

FINALIDAD

1.1 El presente código tiene por objeto establecer un enfoque común para los Estados que debe observarse al realizar investigaciones sobre seguridad marítima de siniestros y sucesos marítimos. El objetivo de las investigaciones sobre seguridad marítima no es imputar culpabilidad o determinar la responsabilidad. Por el contrario, una investigación sobre seguridad marítima, tal como se define en el presente código, es una investigación realizada con el objetivo de prevenir en el futuro siniestros y sucesos marítimos. El código prevé que los Estados respondan a este objetivo mediante:

- .1 la aplicación de una metodología y unos enfoques uniformes que permitan y fomenten investigaciones de amplio alcance, según sea necesario, con miras a poner de manifiesto los factores causales y otros riesgos para la seguridad; y
- .2 la presentación de informes a la Organización, para permitir una distribución amplia de la información sobre seguridad a fin de que el sector marítimo internacional pueda abordar los aspectos relacionados con la seguridad.

1.2 Una investigación sobre seguridad marítima debería estar separada y ser independiente de cualquier otra investigación. No obstante, no es el objetivo del presente código excluir cualquier otra forma de investigación, incluidas las investigaciones en los procedimientos para la adopción de medidas de ámbito civil, penal y administrativo. Asimismo tampoco es el propósito de este código que el Estado o Estados que lleven a cabo investigaciones sobre seguridad marítima se abstengan de informar plenamente sobre los factores causales de un siniestro o suceso marítimo porque de las conclusiones pueda inferirse culpabilidad o responsabilidad.

1.3 El presente código reconoce que, de conformidad con los instrumentos de la Organización, todo Estado de abanderamiento tiene el deber de llevar a cabo una investigación sobre un siniestro ocurrido a cualquiera de los buques que enarbolan su pabellón si estima que esta investigación puede ser de ayuda para determinar los cambios que podría ser conveniente introducir en las reglas actuales o si el siniestro ha generado efectos nocivos importantes para el medio ambiente. El código también toma en consideración que el Estado de abanderamiento habrá de hacer* que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente cualificadas en relación con cualquier siniestro o incidente de navegación en alta mar. Por otra parte, el código reconoce que cuando un siniestro o suceso marítimo ocurre dentro del territorio, incluido el mar territorial de un Estado, ese Estado tiene derecho** a investigar la causa del siniestro o suceso marítimo, si puede suponer un riesgo para la vida humana o para el medio ambiente, involucrar a las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño o afectar de otra manera al Estado ribereño.

Capítulo 2

DEFINICIONES

A los efectos de las normas obligatorias y prácticas recomendadas para llevar a cabo investigaciones sobre seguridad marítima, regirán las siguientes definiciones:

2.1 *Agente*: cualquier persona física o jurídica que, en nombre del propietario, el arrendatario o el naviero explotador de un buque, o el propietario de la carga, facilita servicios de transporte marítimo, incluidos medios para la gestión del buque objeto de una investigación sobre seguridad marítima.

2.2 *Factor causal*: acciones, omisiones, acaecimientos o condiciones tales que de no mediar:

- .1 la investigación sobre un siniestro o un suceso marítimo no habría tenido lugar; o
- .2 los efectos adversos del siniestro o el suceso marítimo posiblemente no habrían tenido lugar o no habrían sido graves;
- .3 otras acciones, omisiones, acaecimientos o condiciones relacionados con alguno de los resultados que se enuncian en los párrafos .1 o .2 *supra*, posiblemente no habrían tenido lugar.

* Véase el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) o las normas del derecho internacional y del derecho consuetudinario.

** Véase el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) o las normas del derecho internacional y del derecho consuetudinario.

2.3 *Estado ribereño*: un Estado en cuyo territorio, incluido su mar territorial, ha ocurrido un siniestro o un suceso marítimo.

2.4 *Zona económica exclusiva*: la zona económica exclusiva tal como se define en el artículo 55 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

2.5 *Estado de abanderamiento*: Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque.

2.6 *Alta mar*: la alta mar, según se define en el artículo 86 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

2.7 *Parte interesada*: organización o persona con intereses de consideración, derechos o expectativas legítimas, a juicio del Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima, en lo que respecta a los resultados de dicha investigación.

2.8 *Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)*: el Código internacional de gestión de la seguridad operacional de los buques y la prevención de la contaminación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.741(18), enmendada.

2.9 *Siniestro marítimo*: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- .1 la muerte o las lesiones graves de una persona;
- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo;
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
- .4 los daños materiales sufridos por un buque;
- .5 la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
- .6 daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o
- .7 daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, de una persona, o el medio ambiente.

2.10 *Suceso marítimo*: un acaecimiento, o serie de acaecimientos, distinto de un siniestro marítimo, que haya ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que haya puesto en peligro o que, de no ser corregido, pondría en peligro la seguridad del buque, la de sus ocupantes o la de cualquier otra persona, o la del medio ambiente.

No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, la de una persona, o la del medio ambiente.

2.11 *Investigación sobre seguridad marítima*: investigación o averiguaciones (o tal como se denominen en cada país) sobre un siniestro o suceso marítimo realizadas con el objetivo de evitar en el futuro siniestros y sucesos marítimos. Esta investigación incluye la recogida y el análisis de pruebas, la determinación de los factores casuales y la formulación de las recomendaciones de seguridad que sean necesarias.

2.12 *Informe de la investigación sobre seguridad marítima*: es un informe que incluye:

- .1 un resumen en el que se reseñan los hechos básicos del siniestro o suceso marítimo y se señala si a resultas del mismo se han producido muertes, lesiones o contaminación;
- .2 la identidad del Estado de abanderamiento, los propietarios, los navieros, la compañía, tal como se denomine en el certificado de gestión de la seguridad, y la sociedad de clasificación (a reserva de lo que pueda disponer la legislación nacional en materia de protección de datos);
- .3 si procede, los pormenores sobre las dimensiones y máquinas de todos los buques implicados, junto con una descripción de la tripulación, el cuadro de obligaciones y otros aspectos, tales como el tiempo de servicio a bordo;

- .4 una descripción detallada de las circunstancias del siniestro o suceso marítimo;
- .5 análisis y observaciones sobre los factores causales, incluidos los de tipo mecánico, los relativos al factor humano y los organizativos;
- .6 un examen de los resultados de la investigación sobre seguridad marítima, incluida la determinación de los aspectos de seguridad, y las conclusiones alcanzadas tras la investigación; y
- .7 en su caso, recomendaciones con miras a evitar en el futuro siniestros y sucesos marítimos.

2.13 *Autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima*: una autoridad estatal que tiene a su cargo la realización de investigaciones de conformidad con el presente código.

2.14 *Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima*: el Estado de abanderamiento o, donde proceda, el Estado o Estados que acuerdan mutuamente responsabilizarse de la realización de la investigación sobre seguridad marítima, de conformidad con el presente código.

2.15 *Registro de seguridad marítima*: los siguientes tipos de registros, compilados para una investigación sobre seguridad marítima:

- .1 todas las declaraciones tomadas a los efectos de una investigación sobre seguridad marítima;
- .2 todas las comunicaciones entre personas en relación con la explotación del buque;
- .3 toda la información de carácter médico, o privada, referente a personas implicadas en el siniestro o suceso marítimo;
- .4 todo registro del análisis de la información o del material de prueba compilado en el curso de una investigación sobre seguridad marítima; y
- .5 información procedente del registrador de datos de la travesía.

2.16 *Daños materiales*: en relación con un siniestro marítimo, significan:

- .1 daños que:
 - .1.1 afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y
 - .1.2 requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o
- .2 la destrucción del buque o de la infraestructura marítima.

2.17 *Gente de mar*: toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque.

2.18 *Lesiones graves*: las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en la que se hayan producido las lesiones.

2.19 *Daño importante al medio ambiente*: daño al medio ambiente que, evaluado por el Estado o Estados afectados, o en su caso por el Estado de abanderamiento, produce efectos nocivos sustanciales en el medio ambiente.

2.20 *Estado con intereses de consideración*: un Estado:

- .1 que es el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o
- .2 que es el Estado ribereño involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o
- .3 cuyo medio ambiente ha resultado dañado de forma importante o significativa por un siniestro marítimo (incluido el medio ambiente de su territorio y sus aguas así reconocidos de conformidad con el derecho internacional); o
- .4 en el que las consecuencias de un siniestro o suceso marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
- .5 en el que, como resultado de un siniestro marítimo, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o.

- .6 que disponga de información importante que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren de utilidad para la investigación; o
- .7 que por algún otro motivo haga valer un interés que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren importante.

2.21 *Mar territorial*: el mar territorial tal como se define en la sección 2 de la Parte II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

2.22 *Siniestro marítimo muy grave*: un siniestro marítimo que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente.

Capítulo 3

APLICACIÓN DE LOS CAPÍTULOOS DE LA PARTE II Y DE LA PARTE III

3.1 La parte II del presente código recoge normas obligatorias para las investigaciones sobre seguridad marítima. Algunas cláusulas se han redactado de modo que sólo son de aplicación con respecto a determinadas categorías de siniestros marítimos y sólo tienen carácter obligatorio cuando las investigaciones sobre seguridad marítima se refieren a este tipo de siniestros marítimos.

3.2 Las cláusulas de la parte III del presente código pueden referirse a cláusulas en esta parte que sólo son de aplicación a determinados siniestros marítimos. Las cláusulas de la Parte III pueden recomendar que tales cláusulas se apliquen en investigaciones sobre seguridad marítima referentes a otros siniestros o sucesos marítimos.

PARTE II

NORMAS OBLIGATORIAS

Capítulo 4

AUTORIDAD A CARGO DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

4.1 El Gobierno de cada Estado proporcionará a la Organización información de contacto detallada con la autoridad o autoridades que lleven a cabo las investigaciones sobre seguridad marítima dentro de su Estado.

Capítulo 5

NOTIFICACIÓN

5.1 Cuando un siniestro marítimo tenga lugar en alta mar o en una zona económica exclusiva, el Estado de abanderamiento del buque o buques afectados deberá notificarlo a los demás Estados con intereses de consideración tan pronto como sea razonablemente viable.

5.2 Cuando un siniestro marítimo tenga lugar dentro del territorio de un Estado ribereño, incluido su mar territorial, el Estado de abanderamiento y el Estado ribereño deberán notificarse mutuamente este hecho y notificarlo posteriormente a otros Estados que tengan intereses de consideración, tan pronto como sea razonablemente viable.

5.3 La notificación no deberá retrasarse debido a la falta de información completa.

5.4 **Formato y contenido**: la notificación abarcará el máximo posible de pormenores disponibles en esos momentos, a saber:

- .1 nombre del buque y Estado de abanderamiento;
- .2 número IMO;
- .3 naturaleza del siniestro marítimo;
- .4 lugar en que ocurrió;
- .5 fecha y hora en que ocurrió el siniestro marítimo;
- .6 número de personas muertas o gravemente heridas;
- .7 consecuencias del siniestro marítimo para las personas, los bienes y el medio ambiente; y
- .8 identificación de cualquier otro buque involucrado.

Capítulo 6

OBLIGACIÓN DE INVESTIGAR LOS SINIESTROS MARÍTIMOS MUY GRAVES

6.1 Se llevará a cabo una investigación sobre seguridad marítima respecto de cada siniestro marítimo muy grave.

6.2 Con sujeción a cualquier acuerdo establecido de conformidad con el capítulo 7, el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro marítimo muy grave es responsable de velar por que se lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima de conformidad con lo dispuesto en el presente código.

Capítulo 7

ACUERDO ENTRE EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO Y OTRO ESTADO CON INTERESES DE CONSIDERACIÓN PARA LLEVAR A CABO UNA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

7.1 Sin que ello limite los derechos de los Estados de llevar a cabo sus propias investigaciones sobre seguridad marítima, cuando ocurra un siniestro marítimo dentro del territorio de un Estado, incluido su mar territorial, el Estado o Estados de abanderamiento involucrados en el siniestro marítimo entablarán consultas a fin de ponerse de acuerdo acerca de qué Estado o Estados serán responsables de la investigación sobre seguridad marítima, atendiendo ya sea a una exigencia, o a una recomendación, de investigar de conformidad con el presente código.

7.2 Sin que ello limite los derechos de los Estados de llevar a cabo sus propias investigaciones sobre seguridad marítima, si ocurre un siniestro marítimo en alta mar o en la zona económica exclusiva de un Estado, y están involucrados varios Estados de abanderamiento, éstos deberán entablar consultas a fin de ponerse de acuerdo acerca de qué Estado o Estados serán responsables de la investigación sobre seguridad marítima, atendiendo ya sea a una exigencia, o a una recomendación, de investigar de conformidad con el presente código.

7.3 En relación con uno de los siniestros marítimos a los que se hace referencia en los párrafos 7.1 ó 7.2, se podrá llegar a un acuerdo entre los Estados pertinentes y otro Estado con intereses de consideración acerca de qué Estado o Estados serán responsables de la investigación sobre seguridad marítima.

7.4 Antes de concluir un acuerdo, o si éste no se alcanzara con arreglo a lo señalado en los párrafos 7.1, 7.2 ó 7.3, las respectivas partes continuarán asumiendo las obligaciones y derechos asignados a los Estados en el presente código y en otras normas del derecho internacional sobre esta materia, por lo que respecta a la realización de sus propias investigaciones.

7.5 Al participar plenamente en una investigación sobre seguridad marítima llevada a cabo por otro Estado con intereses de consideración, se considerará que el Estado de abanderamiento ha dado pleno cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con el presente código, la regla I/21 del Convenio SOLAS y el artículo 94, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Capítulo 8

FACULTADES EN UNA INVESTIGACIÓN

8.1 Todos los Estados han de velar por que en sus leyes nacionales se prevea que los investigadores que lleven a cabo una investigación sobre seguridad marítima estén facultados para subir a bordo de un buque, hacer preguntas al capitán y a la tripulación, y a cualquier otra persona afectada, y obtener pruebas a los efectos de la investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 9

INVESTIGACIONES PARALELAS

9.1 Cuando el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima estén realizando dicha investigación de conformidad con el presente código, nada impide que otro Estado con intereses de consideración ejerza su derecho de llevar a cabo su propia investigación sobre seguridad marítima.

9.2 Aun cuando el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima han de poder dar cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con el presente código, éstos y cualquier otro Estado con intereses de consideración que lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima intentarán coordinar la secuencia cronológica de sus investigaciones a fin de evitar la imposición de exigencias incompatibles a los testigos y facilitar el acceso a las pruebas en la medida de lo posible.

Capítulo 10

COOPERACIÓN

10.1 Todos los Estados con intereses de consideración han de cooperar en la medida de lo posible con el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima. Por su parte, éstos han de prever, también en la medida de lo posible,^{*} la participación de Estados con intereses de consideración.

Capítulo 11

INDEPENDENCIA DE LA INVESTIGACIÓN ANTE LAS INFLUENCIAS EXTERNAS

11.1 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima han de asegurarse de que los investigadores son imparciales y objetivos. Los investigadores sobre seguridad marítima han de poder elaborar un informe acerca de los resultados sin que medie injerencia alguna de personas u organizaciones que puedan verse afectadas por sus conclusiones.

Capítulo 12

OBTENCIÓN DE TESTIMONIOS DE LA GENTE DE MAR

12.1 Cuando en el curso de una investigación sobre seguridad marítima se requiera que gente de mar preste testimonio, éste deberá obtenerse lo antes posible. La gente de mar deberá poder volver a su buque o ser repatriada, en la primera oportunidad. Se deberán respetar, sin excepciones, los derechos humanos de la gente de mar.

12.2 La gente de mar a la que se exija prestar testimonio será informada de la naturaleza y bases de la investigación sobre seguridad marítima. Además, la gente de mar a la que se solicite prestar testimonio deberá ser informada en relación con lo siguiente y tener acceso a asesoramiento jurídico:

- .1 el posible riesgo de que su propio testimonio pueda servir para inculparla en un procedimiento subsiguiente a la investigación sobre seguridad marítima;
- .2 su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración;
- .3 todas las garantías que se le pueden ofrecer para evitar que su testimonio pueda usarse en su contra en caso de que preste testimonio en la investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 13

PROYECTO DE INFORME DE UNA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

13.1 Con sujeción a lo dispuesto en los párrafos 13.2 y 13.3, cuando se les solicite, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima habrán de enviar una copia del proyecto de informe a un Estado con intereses de consideración para que éste pueda presentar observaciones sobre el proyecto de informe.

13.2 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima solamente están obligados a cumplir lo dispuesto en el párrafo 13.1 si el Estado con intereses de consideración que recibe el informe garantiza que no va a distribuir el proyecto de informe ni a hacer que se distribuya, ni va a publicarlo, ni a dar acceso al mismo, o a ninguna parte de éste, sin el consentimiento expreso del Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima, salvo que tales informes o documentos ya hayan sido publicados por el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima.

13.3 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima no están obligados a cumplir lo dispuesto en el párrafo 13.1 si:

- .1 el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima solicitan que el Estado con intereses de consideración que reciba el informe garantice que la información que contenga el proyecto de informe no va a ser admitida en procedimientos civiles o penales contra la persona que facilitó el testimonio; y
- .2 el Estado con intereses de consideración se niega a dar tal garantía.

* La expresión "en la medida de lo posible" se entenderá en el sentido de que la cooperación o participación puede verse limitada, por ejemplo, por el hecho de que la legislación nacional haga que no sea viable una cooperación o participación plena.

13.4 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima invitarán a los Estados con intereses de consideración a que presenten sus observaciones sobre el proyecto de informe en un plazo de 30 días o en un plazo establecido de mutuo acuerdo. El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima examinarán las observaciones antes de elaborar el informe final y si la aceptación o rechazo de las observaciones tuviera efectos directos en los intereses del Estado que las haya presentado, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima informarán al Estado con intereses de consideración acerca de la forma en que se abordaron sus observaciones. Si el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima no reciben observaciones después de un plazo de 30 días, o después de que haya expirado el plazo mutuamente acordado, podrán proceder a ultimar el informe.

13.5 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberán tratar de verificar por todos los medios a su alcance que el proyecto de informe es exacto y completo.

Capítulo 14

INFORME DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

14.1 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima presentarán a la Organización la versión final del informe de cada investigación sobre seguridad marítima realizada acerca de un siniestro marítimo muy grave.

14.2 Cuando se lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima con respecto a un siniestro o suceso marítimo que no sea un siniestro marítimo muy grave y se elabore un informe acerca de una investigación sobre seguridad marítima que contenga información que pueda evitar o reducir la gravedad de los siniestros o sucesos marítimos en el futuro, la versión final se presentará a la Organización.

14.3 En el informe de la investigación sobre seguridad marítima al que se hace referencia en los párrafos 14.1 y 14.2 se utilizará toda la información obtenida durante la investigación sobre seguridad marítima, teniendo en cuenta su alcance, para garantizar que todos los aspectos de seguridad pertinentes se han incluido y se han entendido debidamente, de modo que se puedan tomar las medidas necesarias en materia de seguridad.

14.4 El Estado o los Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima han de poner a disposición del público y del sector del transporte marítimo el informe final de la investigación, o bien se comprometerán a facilitar al público y al sector del transporte marítimo los pormenores necesarios para tener acceso al informe, cuando éste sea publicado por otro Estado o por la Organización.

PARTE III

PRÁCTICAS RECOMENDADAS

Capítulo 15

RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS

15.1 Los Estados deberían velar por que la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima tenga a su disposición recursos materiales y financieros suficientes y personal debidamente cualificado para cumplir sus obligaciones de llevar a cabo investigaciones sobre seguridad marítima en caso de siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con lo dispuesto en el presente código.

15.2 Todos los investigadores que participen en una investigación sobre seguridad marítima deberían designarse teniendo en cuenta su formación, según lo dispuesto en la resolución A.996(25) con respecto a los investigadores marítimos.

15.3 Lo dispuesto en el párrafo 15.2 no impide, sin embargo, que se designen oportunamente a investigadores con la formación especializada necesaria para que formen parte de una investigación sobre seguridad marítima de manera temporal, ni tampoco el recurso a consultores que aporten asesoramiento especializado sobre algún aspecto de una investigación sobre seguridad marítima.

15.4 Toda persona que participe como investigador en una investigación sobre seguridad marítima o que preste asistencia en la misma debería estar obligada a actuar de conformidad con el presente código.

Capítulo 16

PRINCIPIOS DE INVESTIGACIÓN

16.1 **Independencia:** una investigación sobre seguridad marítima debería ser imparcial a fin de garantizar el libre flujo de información.

16.1.1 Para alcanzar el objetivo señalado en el párrafo 16.1, los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían ser funcionalmente independientes de:

- .1 las partes involucradas en el siniestro o suceso marítimo;
- .2 cualquiera que pudiera tomar la decisión de adoptar medidas administrativas o disciplinarias contra una persona u organización involucrada en un siniestro o suceso marítimo; y
- .3 las actuaciones judiciales.

16.1.2 Los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían estar libres de toda interferencia de las partes enumeradas en los apartados .1, .2 y .3 del párrafo 16.1.1 por lo que respecta a:

- .1 la recopilación de toda la información disponible relacionada con el siniestro o suceso marítimo, incluida la información consignada en los registradores de datos de la travesía y en los registros de los servicios de tráfico marítimo;
- .2 el análisis de las pruebas y la determinación de los factores causales;
- .3 la elaboración de conclusiones sobre los factores causales pertinentes;
- .4 la distribución de un proyecto de informe, para que se presenten observaciones, y la elaboración del informe final; y
- .5 si procede, la elaboración de recomendaciones sobre seguridad.

16.2 **Propósito de seguridad:** el objetivo de una investigación sobre seguridad marítima no será determinar responsabilidades ni asignar culpas. No obstante, los investigadores que lleven a cabo una investigación sobre seguridad marítima no deberían abstenerse de dar a conocer en su totalidad los factores causales en razón de que de las conclusiones pudieran derivarse culpas o responsabilidades.

16.3 **Cooperación:** cuando sea posible y compatible con las prescripciones y recomendaciones del presente código, en especial el capítulo 10 sobre cooperación, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían tratar de facilitar la máxima cooperación entre los Estados con intereses de consideración y otras personas u organizaciones que investiguen un siniestro o suceso marítimo.

16.4 **Prioridad:** las investigaciones sobre seguridad marítima deberían, en la medida de lo posible, tener la misma prioridad que cualquier otra investigación, incluidas las investigaciones de carácter penal que realice el Estado con respecto a un siniestro o suceso marítimo.

16.4.1 En consonancia con el párrafo 16.4, no debería impedirse que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima accedan a las pruebas en el caso de que otra persona u organización investigue por separado un siniestro o suceso marítimo.

16.4.2 Entre las pruebas a las que se debería tener acceso inmediato estarían:

- .1 las inspecciones y otros registros en poder de los Estados de abanderamiento, propietarios y sociedades de clasificación;
- .2 todos los datos registrados, incluidos los de los registradores de datos de la travesía; y
- .3 las pruebas que pueden ser facilitadas por los inspectores gubernamentales, los funcionarios de los servicios de guardacostas, los operadores de los servicios de tráfico marítimo, prácticos y otro personal marítimo.

16.5 **Alcance de una investigación sobre seguridad marítima:** para identificar correctamente los factores causales es preciso realizar una investigación metódica sin demora, que vaya mucho más allá de las pruebas inmediatas y ponga de relieve las causas subyacentes, que pueden encontrarse en lugares distantes del sitio en que ha ocurrido el siniestro o suceso marítimo, y que pueden causar otros siniestros o sucesos marítimos en el futuro. Las investigaciones sobre seguridad marítima deberían considerarse, por ello, un vehículo para identificar no solamente los factores causales directos, sino también fallos en toda la cadena de responsabilidades.

Capítulo 17

INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS (QUE NO SEAN SINIESTROS MARÍTIMOS MUY GRAVES) Y DE SUCESOS MARÍTIMOS

17.1 El Estado de abanderamiento de un buque implicado en un siniestro marítimo (que no sea un siniestro marítimo muy grave, los cuales se abordan en el capítulo 6 del presente código) o en un suceso marítimo debería llevar a cabo una investigación sobre seguridad marítima si se considera probable que una investigación sobre seguridad marítima generará información que pueda utilizarse para evitar siniestros y sucesos marítimos en el futuro.

17.2 El capítulo 7 recoge las prescripciones obligatorias para determinar cuáles serán el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima, por lo que respecta a un siniestro marítimo. Cuando el acaecimiento que se investiga de conformidad con el presente capítulo sea un suceso marítimo, debería seguirse el capítulo 7 como práctica recomendada, como si se refiriese a sucesos marítimos.

Capítulo 18

FACTORES QUE DEBERÍAN TENERSE EN CUENTA CUANDO SE TRATE DE LLEGAR A UN ACUERDO DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL CAPÍTULO 7 DE LA PARTE II

18.1 Cuando un Estado o Estados de abanderamiento, un Estado ribereño (de estar involucrado), u otros Estados con intereses de consideración traten de llegar a un acuerdo, de conformidad con lo establecido en el capítulo 7 de la parte II, acerca de qué Estado o Estados serán responsables de la investigación sobre seguridad marítima, según lo dispuesto en el presente código, deberían tenerse en cuenta los siguientes factores:

- .1 si el siniestro o suceso marítimo ocurrió en el territorio, incluido el mar territorial, de un Estado;
- .2 si el buque o los buques involucrados en el siniestro o suceso marítimo ocurrido en alta mar o en la zona económica exclusiva navegaron a continuación hacia el mar territorial de un Estado;
- .3 los recursos y compromisos que se requieren del Estado de abanderamiento y de otros Estados con intereses de consideración;
- .4 el alcance que pueda tener la investigación sobre seguridad marítima y la capacidad del Estado de abanderamiento u otro Estado con intereses de consideración para hacerse cargo de la investigación;
- .5 la necesidad de que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima tengan acceso a las pruebas, y la determinación del Estado o Estados que estén en mejores condiciones para facilitar dicho acceso a las pruebas;
- .6 cualquier efecto adverso percibido o real del siniestro o suceso marítimo en otros Estados; y
- .7 la nacionalidad de la tripulación, los pasajeros y otras personas afectadas por el siniestro o suceso marítimo.

Capítulo 19

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

19.1 Si en el curso de una investigación sobre seguridad marítima se comprueba o se sospecha que se ha cometido un delito según lo estipulado en los artículos 3, 3bis, 3ter y 3quater del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima debería adoptar inmediatamente medidas para que se informe a las autoridades de protección marítima del Estado o Estados interesados.

Capítulo 20

NOTIFICACIÓN A LAS PARTES IMPLICADAS E INICIO DE LAS INVESTIGACIONES

20.1 Cuando de conformidad con el presente código se inicie una investigación sobre seguridad marítima, el capitán, el propietario y el agente del buque involucrado en el siniestro o suceso marítimo objeto de la investigación deberían ser informados lo antes posible de:

- .1 el siniestro o suceso marítimo investigado;
- .2 la fecha y el lugar en que comenzará la investigación sobre seguridad marítima;
- .3 el nombre y los datos de contacto de la autoridad o autoridades que llevan a cabo la investigación sobre seguridad marítima;
- .4 los pormenores pertinentes de la legislación en virtud de la cual se lleva a cabo la investigación sobre seguridad marítima;
- .5 los derechos y obligaciones de las partes objeto de la investigación sobre seguridad marítima; y
- .6 los derechos y obligaciones del Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima.

20.2 Cada Estado debería elaborar un documento normalizado en el que se consigne la información indicada en el párrafo 20.1 y que pueda enviarse por medios electrónicos al capitán, al agente y al propietario del buque.

20.3 Teniendo presente que cualquier buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo puede continuar en servicio y que no debe retrasarse a un buque más de lo absolutamente necesario, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían iniciarla lo antes posible sin imponer demoras innecesarias al buque.

Capítulo 21

COORDINACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES

21.1 Las recomendaciones del presente capítulo deberían aplicarse de conformidad con los principios recogidos en los capítulos 10 y 11 del presente código.

21.2 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían cerciorarse de que se cuenta con pautas nacionales apropiadas para:

- .1 designar a los investigadores que llevarán a cabo la investigación sobre seguridad marítima, incluido un investigador que la dirija;
- .2 facilitar un nivel razonable de apoyo a los integrantes de la investigación sobre seguridad marítima;
- .3 elaborar una estrategia para la investigación sobre seguridad marítima, en contacto con otros Estados con intereses de consideración;
- .4 garantizar que la metodología que se utiliza en la investigación sobre seguridad marítima es compatible con la recomendada por la Organización en la resolución A.884(21);
- .5 garantizar que en la investigación sobre seguridad marítima se tienen en cuenta todas las recomendaciones o instrumentos publicados por la Organización o la Organización Internacional del Trabajo, pertinentes para la realización de una investigación sobre seguridad marítima; y
- .6 garantizar que en la investigación sobre seguridad marítima se tienen en cuenta los procedimientos de gestión de la seguridad y la política de seguridad del naviero por lo que respecta al Código IGS.

21.3 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían permitir que un Estado con intereses de consideración participe, en la medida en que sea posible, en los aspectos de la investigación que le conciernan.

21.3.1 Los representantes del Estado con intereses de consideración participante deberían poder:

- .1 hacer preguntas a los testigos;
- .2 ver y examinar las pruebas y obtener copias de la documentación;
- .3 presentar declaraciones respecto de las pruebas, formular observaciones y ver reflejadas sus opiniones debidamente en el informe final; y
- .4 recibir el proyecto de informe y el informe final de la investigación sobre seguridad.

21.4 En la medida de lo posible,* los Estados con intereses de consideración deberían ayudar a los Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima facilitándoles el acceso a la información pertinente. En la medida de lo posible, también debería permitirse que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima consulten con inspectores del Gobierno, funcionarios del servicio de guardacostas, operadores del servicio de tráfico marítimo, prácticos y demás personal marítimo de los Estados con intereses de consideración.

21.5 El Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo debería colaborar facilitando el acceso a la tripulación a los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 22

COMPILACIÓN DE PRUEBAS

22.1 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima no debería detener un buque innecesariamente para obtener pruebas de él, ni sacar de él documentos originales o equipo a menos que sea fundamental para los fines de la investigación. Los investigadores deberían hacer copias de los documentos cuando sea posible.

22.2 Los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían custodiar los registros de las entrevistas y otras pruebas obtenidas durante la investigación de manera que no pueda acceder a ellos nadie que no los necesite para los fines de la investigación.

22.3 Los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima deberían utilizar eficazmente todos los datos registrados, incluidos los de los registradores de datos de la travesía, si los hay. Los registradores de datos de la travesía deberían ponerse a disposición de los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima o de un representante designado para que éstos puedan descargar la información.

22.3.1 En el caso de que el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima no dispongan de los medios adecuados para leer un registrador de datos de la travesía, los Estados que posean estos medios deberían ofrecer sus servicios teniendo debidamente en cuenta:

- .1 los recursos disponibles;
- .2 la capacidad de los medios de lectura;
- .3 la rapidez de la lectura; y
- .4 la ubicación de dichos medios.

Capítulo 23

CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN

23.1 Los Estados deberían garantizar que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima sólo revelarán información de un historial de seguridad marítima cuando:

- .1 sea necesario o conveniente para la seguridad del transporte y se tomen en consideración las consecuencias con respecto a la disponibilidad en el futuro de este tipo de información para una investigación sobre seguridad marítima; o
- .2 así lo permita el presente código.*

* La expresión "en la medida de lo posible" puede entenderse en el sentido de que la cooperación o participación puede verse limitada, por ejemplo, por el hecho de que la legislación nacional haga que no sea viable una cooperación o participación plena.

* Los Estados reconocen que mantener confidencial la información de un registro de seguridad marítima tiene sus ventajas cuando es necesario compartirla con personas ajenas a la investigación sobre seguridad marítima a los efectos de la investigación. Un ejemplo de ello es el caso en que la información de un registro de seguridad marítima se debe facilitar a un experto externo para que la analice o para que dé una segunda opinión. La confidencialidad permitiría garantizar que la información delicada no se revela con fines distintos a los de la investigación, en un momento en el que aún no se ha establecido en qué modo la información va a ayudar a determinar los factores que han contribuido a un siniestro o suceso marítimo. La revelación indebida de la información puede inducir a que se acuse o se haga responsable innecesariamente a las partes involucradas en el siniestro o suceso marítimo.

23.2 Los Estados que participen en una investigación sobre seguridad marítima de conformidad con el presente código deberían asegurarse de que no se revela ningún registro de seguridad marítima que esté en su posesión, en el curso de un procedimiento penal, civil, disciplinario o administrativo, a menos que:

- .1 la autoridad competente de la administración de justicia del Estado en cuestión determine que cualquier efecto negativo, tanto a nivel nacional como internacional, que pudiera tener el revelar la información en cualquier investigación en curso o futura sobre seguridad marítima, queda ampliamente compensado por el interés público en la administración de justicia;^{**} y
- .2 dadas las circunstancias, el Estado que facilitó el registro de seguridad marítima a la investigación sobre seguridad marítima dé su autorización.

23.3 Los registros de seguridad marítima deberían incluirse en el informe final, o en sus apéndices, sólo cuando sean pertinentes para el análisis del siniestro o suceso marítimo. No deberían revelarse las partes de los registros que no sean pertinentes y que no se hayan incluido en el informe final.

23.4 Los Estados sólo han de divulgar la información de un registro de seguridad marítima a un Estado con intereses de consideración si, al hacerlo, no se compromete la integridad y la credibilidad de cualquier investigación sobre seguridad marítima que estén llevando a cabo el Estado o Estados que facilitan la información.

23.4.1 El Estado que facilite la información de un registro de seguridad marítima puede exigir que el Estado que reciba la información se comprometa a garantizar su confidencialidad.

Capítulo 24

PROTECCIÓN DE TESTIGOS Y OTRAS PARTES IMPLICADAS

24.1 Si para los fines de una investigación sobre seguridad marítima la ley exige que una persona física presente pruebas, y éstas pudieran conducir a su inculpación, tales pruebas, en la medida que lo permita la legislación nacional, no deberían admitirse en procedimientos civiles o penales contra dicha persona.

24.2 Toda persona a la que se le solicite que preste testimonio debería ser informada de la naturaleza y bases de la investigación sobre seguridad marítima. Además, la persona a la que se le solicite prestar testimonio debería ser informada en relación con lo siguiente y tener acceso a asesoramiento jurídico:

- .1 el posible riesgo de que su propio testimonio pueda servir para inculparla en un procedimiento subsiguiente a la investigación sobre seguridad marítima;
- .2 su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración;
- .3 todas las garantías que se le pueden ofrecer para evitar que su testimonio pueda usarse en su contra en caso de que preste testimonio en la investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 25

PROYECTO DE INFORME E INFORME FINAL

25.1 Los informes de una investigación sobre seguridad marítima deberían finalizarse lo antes posible.

25.2 Cuando así se solicite y sea posible, el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían enviar una copia del proyecto de informe de la investigación sobre seguridad marítima a las partes interesadas, para que presenten observaciones. No obstante, esta recomendación no será aplicable cuando no haya garantía de que la parte interesada no distribuirá, hará que se distribuya, publicará o facilitará el acceso al informe de la investigación sobre seguridad marítima, o a cualquier parte del mismo, sin el consentimiento expreso del Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima.

^{**} Ejemplos de cuándo podría ser posible revelar la información recogida en un registro de seguridad marítima en procesos penales, civiles o disciplinarios pueden ser los siguientes:

- 1 cuando una persona es objeto de un procedimiento y ha actuado con la intención de causar efectos destructivos; o
- 2 cuando la persona objeto de los procedimientos ha sido consciente de que existía un riesgo importante de lo que ocurriese un resultado destructivo y, habida cuenta de las circunstancias que eran de su conocimiento, no se justificaba correr ese riesgo.

25.3 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían permitir a la parte interesada que disponga de 30 días o de cualquier otro plazo mutuamente acordado para presentar sus observaciones acerca del informe de la investigación sobre seguridad marítima. El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían examinar las observaciones antes de elaborar el informe final de la investigación sobre seguridad marítima y, si la aceptación o el rechazo de las observaciones tuviera efectos directos en los intereses de la parte interesada que las hubiese presentado, el Estado o los Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima deberían notificar a la Parte interesada cómo se abordaron las observaciones. Si el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima no reciben observaciones una vez transcurrido un plazo de 30 días o el plazo mutuamente acordado, podrán proceder a ultimar el informe de la investigación sobre seguridad marítima.*

25.4 Cuando así lo permita la legislación nacional del Estado que elabore el informe de la investigación sobre seguridad marítima, debería evitarse que el proyecto de informe o el informe final puedan presentarse como pruebas en procedimientos relacionados con el siniestro o suceso marítimo que puedan conducir a la adopción de medidas disciplinarias, a la inculpación penal o a la determinación de responsabilidad civil.

25.5 En cualquier etapa de la investigación sobre seguridad marítima se podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de seguridad.

25.6 Cuando un Estado con intereses de consideración esté en desacuerdo con la totalidad o parte del informe final de una investigación sobre seguridad marítima, podrá presentar su propio informe a la Organización.

Capítulo 26

REAPERTURA DE INVESTIGACIONES

26.1 Una vez concluida una investigación sobre seguridad marítima, el Estado o Estados responsables de la misma deberían examinar de nuevo sus resultados y considerar la posibilidad de volver a abrir la investigación cuando se presenten nuevas pruebas que puedan alterar sustancialmente el análisis y las conclusiones alcanzadas.

26.2 Cuando, una vez concluida una investigación sobre seguridad marítima, se presenten al Estado o Estados responsables de la misma nuevas pruebas importantes relacionadas con un siniestro o suceso marítimo, debería hacerse una evaluación completa de dichas pruebas y éstas deberían remitirse a los demás Estados con intereses de consideración para que éstos aporten la contribución apropiada.

ACUERDO por el que se da a conocer el Código de Seguridad Aplicable a los Buques para Fines Especiales, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.

JOSÉ ANTONIO MEADE KURIBREÑA y GERARDO RUIZ ESPARZA, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 2 fracción I, 12, 14, 26, 28 fracciones I y XII y 36 fracciones I, XIV, XVI, XVII, XXV, XXVI y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2 y 3 fracciones III, IV y VI de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales; 7 del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores, y 4 párrafo primero y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que la Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), adoptada en Ginebra, Suiza, el 6 de marzo de 1948, fue aprobada por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el 24 de diciembre de 1953, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 9 de marzo de 1954;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión a la Convención, ante el Secretario General de la OCMI, el 21 de septiembre de 1954;

* Véase el capítulo 13, donde también podrán incluirse de forma alternativa disposiciones con respecto a facilitar, previa solicitud, informe a las partes interesadas, como una disposición de carácter obligatorio.

Que la Convención fue publicada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de agosto de 1970;

Que a través de las Enmiendas adoptadas en Londres, Inglaterra el 15 de septiembre de 1964; 28 de septiembre de 1965; 17 de octubre de 1974; 14 de noviembre de 1975; 17 de noviembre de 1977, y 15 de noviembre de 1979, diversas disposiciones de la Convención fueron modificadas;

Que mediante Resolución A.358(IX), aprobada por la Asamblea de la OCMI el 14 de noviembre de 1975, la cual entró en vigor el 22 de mayo de 1982, la OCMI modificó su nombre por el de "Organización Marítima Internacional (OMI)";

Que la OMI tiene como finalidad, entre otros: establecer un sistema de colaboración entre los Estados Miembros en materia de reglamentación concerniente a la navegación comercial internacional, la seguridad marítima, y la eficacia en la navegación, prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques; fomentar la eliminación de las medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Estados Miembros a la navegación comercial internacional; promover la disponibilidad de los servicios marítimos para fomentar un comercio internacional sin discriminación; fomentar el desarrollo de la marina mercante de los Estados Miembros; establecer medidas relativas a las prácticas restrictivas de empresas de navegación marítima, y facilitar el intercambio de información entre los Estados Miembros sobre asuntos de la competencia de dicha Organización;

Que el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC) en su 43° periodo de sesiones emitió recomendaciones para la elaboración de un código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales;

Que el 17 de noviembre de 1983, mediante Resolución A.536(13), la Asamblea de la OMI en su decimotercer periodo de sesiones, aprobó el Código de Seguridad Aplicable a los Buques para Fines Especiales ("el Código de Buques Especiales");

Que el Código de Buques Especiales tiene por objeto recomendar criterios de construcción y otras medidas de seguridad aplicables a los buques para fines especiales;

Que para los efectos del Código de Buques Especiales, se entiende por buque especial aquél cuyo arqueo bruto es igual o superior a quinientas unidades de registro bruto y que lleva a bordo un contingente de personal especial de más de doce miembros. No obstante, las Administraciones pueden considerar la aplicación de las disposiciones del mismo, a buques de arqueo inferior;

Que el Código de Buques Especiales dispone que a todo buque para fines especiales se le expedirá un Certificado de Seguridad de Buque para Fines Especiales;

Que es necesario que el Código de Buques Especiales, sea publicado en el Diario Oficial de la Federación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, a fin de darlo a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en el cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la Dependencia del Ejecutivo Federal, responsable de dar seguimiento a los diversos tratados internacionales de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma Parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la Dependencia encargada de regular, promover y organizar la marina mercante, así como de regular las comunicaciones y transportes por agua, e inspeccionar los servicios de la marina mercante, por lo que hemos tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE DA A CONOCER EL CÓDIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES
PARA FINES ESPECIALES, DEL CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN
MARÍTIMA INTERNACIONAL**

ARTÍCULO ÚNICO.- El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer el Código de Seguridad Aplicable a los Buques para Fines Especiales, aprobado de conformidad con lo previsto en el Convenio Constitutivo de la OMI.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Firmado en la Ciudad de México, a los veintinueve días del mes de mayo de dos mil trece.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **José Antonio Meade Kuribreña**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.

**CODIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES
PARA FINES ESPECIALES**

*(Resolución A.536(13) aprobada el 17 de noviembre de 1983 por la
Asamblea de la Organización Marítima Internacional
en su decimotercer periodo de sesiones)*

A

LA ASAMBLEA.

RECORDANDO el artículo 16 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 de seguridad marítima,

OBSERVANDO que los tipos especiales de buques con características de proyecto y de funcionamiento poco habituales pueden diferir de los buques mercantes clásicos regidos por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974,

OBSERVANDO ASIMISMO que, por la naturaleza especial de los trabajos que esos buques llevan a cabo, se transporta en ellos a personal especial cuyos miembros no son ni tripulantes ni pasajeros, tal como éstos quedan definidos en dicho Convenio,

RECONOCIENDO que puede ser necesario aplicar a los buques para fines especiales ciertas normas de seguridad que complementen las del Convenio SOLAS 1974,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 48° periodo de sesiones,

1. APRUEBA el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código de Buques Especiales), cuyo texto constituye el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a todos los Gobiernos interesados a que:

- a) tomen las medidas oportunas para dar efectividad al Código lo antes posible;
- b) informen a la OMI acerca de las medidas que hayan tomado para aplicar el Código y de la fecha a partir de la cual los buques nuevos para fines especiales deben cumplir con lo dispuesto en el Código.

B

LA ASAMBLEA.

HABIENDO APROBADO el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código de Buques Especiales),

RECONOCIENDO que en el futuro pueden aparecer nuevos tipos de buques para fines especiales y nuevos proyectos o características operacionales,

PIDE al Comité de Seguridad Marítima que enmiende el Código según sea necesario.

ANEXO

PREAMBULO

1 El presente Código ha sido creado con el propósito de sentar una norma internacional de seguridad aplicable a los buques para fines especiales de nueva construcción, cuya aplicación facilitará la utilización de tales buques y se traducirá en un grado de seguridad para los mismos, y para el personal que llevan a bordo, equivalente al que exige el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, que haya en vigor.

2 A los efectos del presente Código, buque para fines especiales "es un buque de arqueo bruto no inferior a 500 que lleva un contingente de personal especial de más de 12 miembros, personas especialmente necesarias para la ejecución de las funciones operacionales concretas del buque y que se suman a las personas precisas para atender los servicios normales de navegación, máquinas y mantenimiento del buque, o contratadas para prestar servicios a las personas que se hallan a bordo".

3 Como se supone que el personal especial tendrá la debida aptitud física, un buen conocimiento de la disposición del buque y habrá recibido alguna formación en cuanto a procedimientos de seguridad y manipulación del equipo de seguridad del buque, los buques para fines especiales que lleven ese personal no necesitan ser considerados ni tratados como buques de pasaje.

4 Al elaborar las normas de seguridad que figuran en el presente Código ha sido necesario considerar:

- .1 el número de miembros que componen el personal especial, y
- .2 el proyecto y las dimensiones del buque de que se trate.

5 Reconociendo que en ciertas zonas limitadas de operación y para determinadas características de servicio no sería razonable la plena aplicación del presente Código, se ha previsto la posibilidad de suavizar tal aplicación en el caso de los viajes próximos a la costa.

6 Si bien el Código ha sido elaborado para los buques de arqueo bruto igual o superior a 500, las Administraciones podrán igualmente considerar la aplicación de las disposiciones del mismo a buques de arqueo inferior. Con objeto de que cualquier Administración pueda, a su discreción, decidir la fecha efectiva de entrada en vigor, no se ha definido la expresión "buque nuevo".

7 A fin de facilitar la utilización de buques para fines especiales, en el presente Código se dispone que a todo buque para fines especiales se le expedirá un certificado llamado Certificado de seguridad de buque para fines especiales. Cuando un buque para fines especiales esté dedicado a viajes internacionales, tal como se definen éstos en el Convenio SOLAS 1974, tendrá que llevar a bordo, además, los certificados de seguridad del SOLAS:

- .1 para buque de pasaje, junto con un Certificado de exención del SOLAS; o
- .2 para buque de carga, junto con un Certificado de exención del SOLAS, cuando sea necesario;

según proceda a juicio de la Administración.

CODIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES PARA FINES ESPECIALES

CAPITULO 1 – GENERALIDADES

1.1 El objeto del presente Código es recomendar criterios de proyecto, normas de construcción y otras medidas de seguridad aplicables a los buques para fines especiales.

1.2 Ámbito de aplicación

El Código se aplicará a todo buque nuevo para fines especiales cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 500. La Administración podrá asimismo aplicar las presentes disposiciones, dentro de lo razonable y posible, a los buques para fines especiales de arqueo bruto inferior a 500.

1.3 Definiciones

A los efectos del presente Código regirán las definiciones que se dan a continuación. Para las expresiones utilizadas pero no definidas en el presente Código regirán las definiciones que figuran en el Convenio SOLAS 1974.

1.3.1 "Tripulación": todas las personas que se llevan a bordo para atender a los servicios de navegación y a los de mantenimiento del buque y de sus máquinas, sistemas e instalaciones esenciales a efectos de propulsión y de segura navegación, o para prestar servicios a otras personas de a bordo.

1.3.2 "Pasajero": toda persona que no sea:

- .1 el capitán, un tripulante u otra persona empleada u ocupada a bordo en cualquier cometido relacionado con las actividades del buque; y
- .2 un niño de menos de un año.

1.3.3 "Personal especial": todas las personas que, no siendo pasajeros, tripulantes, ni niños de menos de un año, van a bordo por estar relacionadas con las funciones especiales propias del buque o con la realización de alguna tarea especial que se esté llevando a cabo a bordo del mismo. Cuando en el presente Código aparezca como parámetro el número de miembros que componen el personal especial, se entenderá incluido en dicho número a los pasajeros llevados a bordo, los cuales no podrán ser más de 12.

1.3.4 "Buque para fines especiales": buque de propulsión mecánica autónoma que, dadas las funciones a que está destinado, lleva a bordo un contingente de personal especial de más de 12 miembros, incluidos los pasajeros. Entre los buques para fines especiales a los que se aplica el presente Código figuran los de los siguientes tipos:

- .1 buques dedicados a investigaciones, expediciones y trabajos hidrográficos;
- .2 buques para formación de marinos;
- .3 buques factoría dedicados a la elaboración de ballenas y pescado pero no a su captura;

- .4 buques dedicados a elaborar otros recursos vivos del mar pero no a su captura;
- .5 otros buques que presenten características de proyecto y modalidades operacionales análogas a las de los buques mencionados en .1 a .4 y que, a juicio de la Administración, puedan ser asignados a este grupo.

1.3.5 "Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada": salvo disposición expresa en otro sentido, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada por la resolución MSC.1(XLV) aprobada el 20 de noviembre de 1981.

1.3.6 "Viaje próximo a la costa": el que se realiza en la cercanía de la costa de una Administración, tal como lo defina esa Administración.

1.3.7 "Eslora (L)": el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia al canto superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.

1.3.8 "Manga (B)" la anchura máxima del buque medida en la sección media de éste, hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco en los buques con forro de otros materiales. La manga (B) se medirá en metros.

1.3.9 "Permeabilidad": referente a un espacio, es la relación existente entre el volumen que, dentro de ese espacio, se supone ocupado por agua y su volumen total.

1.4 Exenciones

1.4.1 Todo buque para fines especiales que realice un viaje próximo a la costa podrá ser eximido del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones del presente Código, a condición de que cumpla con las relativas a seguridad que sean adecuadas para la zona limitada de operación de que se trate.

1.4.2 Todo buque que no estando normalmente dedicado a fines especiales haya de emprender excepcionalmente un viaje aislado como buque para fines especiales podrá ser eximido por la Administración del cumplimiento de las disposiciones del presente Código, a condición de que cumpla con las prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración sean adecuadas para el viaje que haya de emprender.

1.5 Equivalencias

1.5.1 Cuando el Código estipule la instalación o el emplazamiento en una unidad de algún accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de cierto tipo de éstos, o bien la adopción de alguna disposición particular o de un procedimiento o medida cualesquiera, la Administración podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de otro tipo de éstos, o la adopción de una disposición o de un procedimiento o medida distintos en dicha unidad si, después de haber realizado pruebas o utilizado otro método conveniente, estima que los mencionados accesorios, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o tipos de éstos, o la disposición, el procedimiento o la medida de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los estipulados en el Código.

1.5.2 Cuando la Administración autorice la sustitución de algún accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de un tipo de éstos, o de una disposición, un procedimiento, una medida, o un proyecto o una aplicación de carácter innovador, comunicará a la Organización los pormenores correspondientes, junto con un informe sobre las pruebas presentadas, de modo que la Organización pueda transmitir estos datos a otros Gobiernos para conocimiento de sus funcionarios.

1.6 Reconocimientos

Todo buque para fines especiales será sometido, respecto de las disposiciones del presente Código, a los reconocimientos estipulados en el Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada por el Protocolo 1978 del SOLAS para los buques de carga que no sean buques tanque.

1.7 Certificación

1.7.1 La Administración o cualquier persona u organización debidamente autorizadas por ésta podrán, previo reconocimiento efectuado de conformidad con lo dispuesto en 1.6, expedir un certificado. En todo caso la Administración será plenamente responsable del certificado.

1.7.2 El certificado será extendido en el idioma oficial del país que lo expida y su forma se ajustará al modelo que se da en el apéndice del Código. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

1.7.3 La duración y la validez del certificado se ajustarán a las correspondientes disposiciones para los buques de carga del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada por el Protocolo 1978 del SOLAS.

1.7.4 Si a un buque para fines especiales cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 se le expide un certificado, en éste se hará constar en qué medida se aceptaron concesiones de conformidad con el punto 1.2.

CAPITULO 2 - ESTABILIDAD Y COMPARTIMENTADO

2.1 La estabilidad al estado intacto de los buques para fines especiales cuya eslora sea inferior a 100 m se ajustará a las disposiciones de la resolución A.167(ES.IV), si bien cabrá aplicar en lugar de ellas los criterios dados en el párrafo 2.5.2 de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro en el caso de buques para fines especiales cuyo proyecto y características sean similares a las de buques de suministro mar adentro. La Administración determinará los criterios de estabilidad al estado intacto que juzgue satisfactorio aplicar a los buques para fines especiales de eslora igual o superior a 100 m.

2.2 El compartimentado y la estabilidad de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de no más de 200 miembros serán adecuados para responder a la norma de conservación de la flotabilidad especificada en 2.5, después de sufrir una avería supuesta en el costado cuyas dimensiones se indican en 2.3, en los lugares a lo largo de la eslora del buque que se especifican en 2.2.1 y 2.2.2, en cualquier condición de carga. Lo así prescrito regirá el calado de servicio para cualesquiera condiciones reales de carga, a condición de que el calado no sea en ningún caso mayor que el correspondiente al francobordo mínimo calculado de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional de líneas de carga que esté en vigor.

2.2.1 En un buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros se supondrá que la avería ocurre en cualquier punto de la eslora situado entre los mamparos estancos transversales, dispuestos éstos a distancias no inferiores a la extensión longitudinal de la avería en el costado que se especifica en 2.3.1, a menos que la avería afecte al espacio de máquinas. Un buque para fines especiales que no mida más de 50 m de eslora y que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros podrá ser eximido de cumplir con las prescripciones de compartimentado del presente Código siempre que cumpla con las prescripciones relativas a seguridad que la Administración pueda estimar adecuadas para la zona de operación pertinente.

2.2.2 En un buque con un contingente de personal especial de más de 50 miembros, pero que no exceda de 200, se supondrá que la avería ocurre en cualquier punto de la eslora situado entre los mamparos estancos transversales, dispuestos éstos a distancias no inferiores a la extensión longitudinal de la avería en el costado que se especifica en 2.3.1. En cualquiera de tales buques para fines especiales cuya eslora sea igual o superior a 100 m la avería supuesta en el extremo de proa incluirá avería en el mamparo de colisión.

2.2.3 Todo buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de más de 200 miembros cumplirá con las prescripciones de compartimentado y estabilidad después de avería correspondientes a un buque de pasaje que transporte igual número de pasajeros.

2.3 A reserva de lo dispuesto en la presente sección, se supondrá que las dimensiones de la avería son las siguientes:

2.3.1 Extensión longitudinal: $1/3L^{2/3}$ ó 14,5 m, si este valor es menor.

2.3.2 Extensión transversal: $B/5$ ó 11,5 m, si este valor es menor (medido hacia el interior del buque, desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la línea de carga de verano).

2.3.3 Extensión vertical: desde la línea de trazado de la chapa del forro exterior del fondo en el eje longitudinal, hacia arriba, sin límite.

2.3.4 Si una avería de dimensiones inferiores a las especificadas en 2.3.1, 2.3.2 y/o 2.3.3 originase una condición de mayor gravedad, habrá que tenerla en cuenta también.

2.3.5 Si en la extensión de la avería supuesta se encuentran tuberías, conductos o túneles se tomarán las medidas necesarias para impedir que por causa de aquélla pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que en relación con cada caso de avería se supone que se inundarán.

2.4 El cumplimiento de lo prescrito en 2.2 será confirmado mediante cálculos que tomen en consideración las características de proyecto del buque, los medios de que disponga, la configuración y el contenido de los compartimientos averiados, la distribución de la carga seca y la distribución, el peso específico y el efecto de las superficies libres de los líquidos, y se basarán en las siguientes disposiciones:

2.4.1 La permeabilidad de los espacios que se suponen averiados será la siguiente:

Espacios	Permeabilidad
Asignados a carga	Se calculará, pero no será inferior a 0,60
Asignados a pertrechos	0,60
Ocupados como alojamientos	0,95
Ocupados por maquinaria	0,85
Espacios perdidos	0,95

2.4.2 Cuando la avería supuesta dé por resultado la perforación de un tanque se considerará que cualquier líquido que contenga ese tanque se ha perdido por completo y que ha sido reemplazado por agua salada hasta el nivel del plano final de equilibrio.

2.5 Cabe considerar que el buque alcanza la norma prescrita de conservación de la flotabilidad si se satisfacen las siguientes condiciones:

2.5.1 La flotación después de avería, antes del equilibrado y/o durante el mismo, se situará por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva. Entre esas aberturas se incluirán los tubos de aireación, los manguerotes de ventilación y las que se cierran con puertas o tapas de escotilla estancas a la intemperie; pero pueden excluirse las aberturas que se cierran con tapas de registro estancas y portillos sin brazola estancos, pequeñas tapas de escotilla estancas de tanques de carga que mantienen la firme integridad de la cubierta, puertas de corredera estancas telemandadas y portillos de tipo fijo.

2.5.2 El ángulo de escora debido a la inundación asimétrica no excederá de 20° antes del equilibrado y después de éste no excederá de:

- 7° - en el caso de inundación entre mamparos transversales estancos adyacentes, según se prescribe en 2.2.1 y 2.2.2;
- 12° - en el caso de inundación que afecte al mamparo de colisión según se prescribe en 2.2.2. En situaciones especiales la Administración podrá permitir una escora adicional ocasionada por el par asimétrico, aunque en ningún caso excederá la escora final de 15°.

2.5.3 La altura metacéntrica inicial de un buque en la fase final de inundación, correspondiente a la posición de equilibrio estático en caso de inundación simétrica y a la de adrizado en caso de inundación asimétrica, y calculada por el método de desplazamiento constante, no será inferior a 0,05 m antes de que se hayan tomado las medidas oportunas para aumentar la altura metacéntrica.

2.5.4 La curva de brazos adrizantes en la fase final de inundación tendrá una amplitud mínima de 20° más allá de la posición de equilibrio, con un brazo adrizante máximo de por lo menos 100 mm dentro de esa amplitud. Las aberturas no protegidas no deberán quedar sumergidas cuando se esté dentro de ese margen de estabilidad residual, a menos que el espacio de que se trate se incluya en los cálculos correspondientes a la estabilidad después de la avería como espacio inundable. Dentro de ese margen podrá permitirse la inmersión de todas las aberturas enumeradas en 2.5.1 y de las demás que puedan cerrarse de manera estanca.

2.5.5 La Administración deberá cerciorarse de que la estabilidad y el asiento después de la avería son suficientes durante las fases intermedias de inundación.

2.6 El buque será proyectado de modo que la inundación asimétrica quede reducida al mínimo compatible con la adopción de medidas eficaces. Los medios que se adopten para el equilibrado del buque serán automáticos en la medida de lo posible y, en todo caso, cuando se instalen mandos para los dispositivos de adrizamiento transversal, se podrán accionar desde encima de la cubierta de cierre. Todos esos dispositivos y mandos habrán de ser aceptables a juicio de la Administración.

2.7 Las prescripciones de las reglas 9 a 20 y 22 a 25 de la parte B del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada se aplicarán conforme a lo siguiente:

- .1 las reglas 9, 12, 14, 18, 19, 22, 23, 24 y 25 a todos los buques para fines especiales, según proceda;
- .2 la regla 10 a los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros;

- .3 la regla 11 a los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de no más de 50 miembros;
- .4 las reglas 17 y 20 a los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros;
- .5 la regla 15 a todos los buques para fines especiales, con la salvedad de que la Administración podrá conceder exenciones a los buques para fines especiales cuya eslora no sea superior a 50 m; y
- .6 las reglas 13 y 16 no son aplicables.

2.8 Medios de achique de sentinas

2.8.1 Todo buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros cumplirá con lo prescrito en la regla 21.1 y 21.3 de la parte B del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada y también con lo siguiente:

- .1 El sistema de achique de sentinas prescrito en la regla 21.1 deberá poder funcionar después de la avería en el costado especificada en 2.3 que se produzca en los puntos de la eslora especificados en 2.2.1. A ese fin se proveerán generalmente puntos de aspiración laterales, salvo en compartimientos estrechos y situados en los extremos del buque en los que pueda ser suficiente un solo punto de aspiración. En compartimientos de configuración poco corriente podrán ser necesarios puntos de aspiración suplementarios. Se dispondrán los medios oportunos para que en el compartimiento de que se trate el agua pueda llegar a las tuberías de aspiración. Si la Administración estima que la provisión de medios de agotamiento en determinados compartimientos puede resultar contraproducente, podrá permitir que no se efectúe tal provisión, siempre que ello no disminuya la aptitud del buque para conservar la flotabilidad.
- .2 Se tomarán las medidas necesarias para evitar la inundación de un compartimiento servido por una tubería de aspiración de sentinas en el caso de que ésta se rompa o llegue a ser averiada de algún otro modo a resultas de un choque que afecte a otro compartimiento. A tal fin, cuando en cualquier parte de su recorrido la tubería esté situada en la extensión transversal de la avería especificada en 2.3, en los puntos de la eslora que se especifican en 2.2.1, irá provista de una válvula de retención en el compartimiento en el que se encuentre el extremo de aspiración.
- .3 Las cajas de distribución, los grifos y las válvulas conectados al sistema de achique de sentinas estarán dispuestos de modo que, si se produce la inundación de un compartimiento que no sea el espacio de máquinas, una de las bombas de sentina pueda funcionar en cualquier compartimiento; además, la avería de una bomba o de una tubería situada fuera del espacio de máquinas y conectada con el colector de achique hacia el exterior de la extensión transversal de la avería especificada en 2.3, en los puntos de la eslora que se especifican en 2.2.1, no debe dejar fuera de servicio la instalación de achique. Las válvulas de control de los puntos de aspiración de sentinas en los espacios que no sean el de máquinas deberán poderse accionar desde el interior del espacio de máquinas o desde un lugar situado encima de la cubierta de cierre.

2.8.2 Un buque para fines especiales cuya eslora no sea superior a 50 m y que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros podrá ser eximido de cumplir con lo prescrito en 2.8.1 siempre que cumpla con las prescripciones relativas a seguridad que la Administración pueda estimar adecuadas para la zona de operación de que se trate.

2.8.3 Un buque que lleve un contingente de personal especial de más de 50 miembros cumplirá con lo prescrito en la regla 21.1 y 21.2 de la parte B del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

CAPITULO 3 - INSTALACIONES DE MAQUINAS

3.1 Se cumplirá con lo prescrito en las reglas 26 a 28 y 30 a 39 de la parte C del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

3.2 Aparato de gobierno

Todas las instalaciones se ajustarán a lo dispuesto en la regla 29 de la parte C del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, con la salvedad de que las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de no más de 200 miembros habrán de ajustarse, cuando proceda, a lo dispuesto en la regla 29.6.1.2, y las de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros, cuando proceda, a lo dispuesto en la regla 29.6.1.1.

CAPITULO 4 - INSTALACIONES ELECTRICAS

4.1 Se cumplirá con lo prescrito en las reglas 40, 41 y 44 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

4.2 Fuente de energía eléctrica de emergencia

4.2.1 Las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de no más de 50 miembros se ajustarán a lo dispuesto en la regla 43 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada y además, los buques para fines especiales cuya eslora sea superior a 50 m cumplirán con lo prescrito en la regla 42.2.6.1 de dicha parte.

4.2.2 Las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros se ajustarán a lo dispuesto en la regla 42 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

4.3 Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo

4.3.1 Todas las instalaciones se ajustarán a lo dispuesto en los números 1 a 10 inclusive de la regla 45 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

4.3.2 Las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros se ajustarán además a lo dispuesto en la regla 45.11 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

CAPITULO 5 - ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE

5.1 Se cumplirá con lo prescrito en las reglas 46 a 53 de la parte E del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

5.2 Buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros

La Administración habrá de considerar especialmente si los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros pueden o no tener espacios de máquinas sin dotación permanente y, en caso de que puedan, si son necesarias otras prescripciones además de las que se estipulan en el presente capítulo para lograr una seguridad equivalente a la de los espacios de máquinas con dotación permanente.

CAPITULO 6 - PREVENCION DE INCENDIOS

6.1 En los buques que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros se aplicarán las prescripciones relativas a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros estipuladas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

6.2 En los buques que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros, pero que no exceda de 200, se aplicarán las prescripciones relativas a los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros estipuladas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

6.3 En los buques que lleven un contingente de personal especial de no más de 50 miembros se aplicarán las prescripciones relativas a los buques de carga estipuladas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

CAPITULO 7 - ESTIBA DE EXPLOSIVOS

7.1 Los explosivos relacionados con los fines especiales de un buque se almacenarán en pañoles correspondientes a una de las siguientes categorías:

- .1 pañoles estructurales: que forman parte integrante del buque;
- .2 pañoles amovibles: no estructurales, portátiles, con una capacidad igual o superior al 3m³;
- .3 cajas para explosivos: no estructurales, portátiles, con una capacidad inferior a 3m³.

7.2 Se aplicarán las disposiciones mínimas siguientes teniendo presente que la Administración podrá prescribir disposiciones adicionales en función de la naturaleza de los explosivos.

7.3 No se emplazarán pañoles estructurales para explosivos en la inmediata proximidad de los espacios de alojamientos ni por debajo de éstos, ni en la inmediata proximidad de los espacios de control.

7.4 No se emplazarán pañoles estructurales para explosivos en lugares adyacentes a una cámara de calderas, una cámara de máquinas, una cocina u otro espacio que presente riesgo de incendio. Si fuese necesario construir el pañol para explosivos en las proximidades de esas zonas se dispondrá un coferdán de por lo menos 0,6m entre ambos espacios. Dicho coferdán irá provisto de ventilación y no será utilizado para la estiba. Uno de los mamparos que formen el coferdán habrá de ajustarse a una construcción del tipo A-15, a menos que el espacio contiguo sea de categoría A para máquinas, en cuyo caso será adecuada la construcción del tipo A-30.

7.5 El acceso a los pañoles estructurales para explosivos se habilitará preferentemente desde la cubierta expuesta, pero en ningún caso a través de los espacios mencionados en 7.3 y 7.4.

7.6 Los pañoles amovibles y las cajas para explosivos se colocarán sobre una cubierta de intemperie en un lugar protegido contra los embates directos del mar. Ese lugar habrá de ofrecer una protección suficiente contra el aire caliente o los vapores potencialmente peligrosos procedentes de cocinas, cámaras de bombas, etc. Se tendrá debidamente en cuenta el posible riesgo de someter ciertos explosivos a emisiones radioeléctricas.

7.7 Las cajas para explosivos se colocarán sobre una cubierta de intemperie, a una distancia de 0,1 m por lo menos de la cubierta en sí y de cualesquiera casetas, y en una posición adecuada para proceder a la echazón del contenido.

7.8 Los pañoles estructurales para explosivos serán de construcción permanente estanca y estarán formados por divisiones fijas de la clase A-15. Se podrán permitir las divisiones de la clase A-0 si los espacios adyacentes al pañol no contienen productos inflamables.

7.9 Los pañoles para explosivos estarán aislados con el material incombustible que sea necesario para impedir la condensación de la humedad.

7.10 Los accesorios de alumbrado instalados en los pañoles para explosivos estarán equipados con globos protectores y defensas. El control de las redes de alumbrado se efectuará desde fuera del pañol. Se instalará una luz indicadora en el mismo sitio que el interruptor para señalar si los circuitos están sometidos a tensión. El resto del equipo eléctrico y el cableado correspondiente no se instalarán ni dentro ni a través de los pañoles, con excepción de los cables eléctricos encerrados en un tronco estanco.

7.11 Las tuberías de agua dulce o de agua salada y de los sistemas de agotamiento y las de tales sistemas instalados en los propios pañoles, podrán pasar a través de éstos. Las tuberías de otros sistemas sólo se admitirán si van encerradas en un tronco estanco.

7.12 Los pañoles para explosivos irán provistos de medios que permitan cerrarlos con seguridad para impedir que se entre en ellos sin autorización.

7.13 Se instalarán enrejados, candeleros, listones u otros dispositivos para la estiba segura de los explosivos en sus envases de transporte aprobados, con un mínimo de abarrote.

7.14 Los techos de los pañoles para explosivos irán provistos de un revestimiento permanente antirresbaladizo que no dé chispas.

7.15 Los pañoles amovibles para explosivos serán de construcción metálica estanca a la intemperie. El interior de los mismos llevará un aislamiento incombustible ajustado a la norma A-15.

7.16 Las terminales eléctricas de los pañoles amovibles para explosivos que se hayan de conectar a la red eléctrica del buque serán estancos y llevarán una placa en la que se indique la energía que necesita el pañol.

7.17 Los pañoles amovibles para explosivos llevarán una placa indicadora de su tara y del peso máximo de explosivos admisible.

7.18 Las cajas para explosivos serán de construcción metálica estanca y tanto las paredes como la tapa de las mismas tendrán un espesor no inferior a 3mm. Cuando la caja pueda estar directamente expuesta al sol se instalarán pantallas contra éste.

7.19 Los pañoles estructurales irán provistos de ventilación natural o mecánica, con pantalla corta llamas, suficiente para mantener la temperatura del pañol por debajo de 38°C.

7.20 Los pañoles amovibles irán provistos de ventilación natural eficiente, con una pantalla cortallamas.

7.21 En los pañoles estructurales y en los amovibles se instalará un sistema de rociadores con un régimen de aplicación de 24 l/m² por minuto. La Administración podrá aceptar medios equivalentes. En los mandos se indicará claramente la función que les corresponde.

7.22 Los pañoles estructurales y los amovibles llevarán rótulos que indiquen claramente que:

- .1 el espacio de que se trata es un pañol de explosivos;
- .2 las luces y las llamas descubiertas han de ser mantenidas a distancia;
- .3 la puerta del pañol ha de mantenerse cerrada;
- .4 hay que dejar fuera fósforos y encendedores antes de entrar;
- .5 no hay que levantar los pañoles con su contenido (en el caso de los pañoles amovibles).

7.23 Las cajas para explosivos llevarán rótulos que indiquen claramente que:

- .1 el envase de que se trata es una caja para explosivos;
- .2 las luces y las llamas descubiertas han de ser mantenidas a distancia;
- .3 la caja ha de mantenerse cerrada.

7.24 Los detonadores se estibarán separados de los demás explosivos.

CAPITULO 8 - DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

8.1 Se aplicará lo prescrito en el capítulo III del Convenio SOLAS 1974¹ teniendo en cuenta las especificaciones que figuran a continuación.

8.2 Todo buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de más de 50 miembros cumplirá con las prescripciones del capítulo III del Convenio SOLAS 1974* aplicables a los buques de pasaje dedicados a viajes internacionales que no sean viajes internacionales cortos.

8.3 Todo buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros cumplirá con las prescripciones del capítulo III del Convenio SOLAS 1974² aplicables a los buques de carga que no sean buques tanque. No obstante, esos buques podrán llevar dispositivos de salvamento acordes con lo estipulado en 8.2 si cumplen con las prescripciones sobre compartimentado aplicables a los buques que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros.

8.4 Las reglas 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 38.6, 44 y 45 del capítulo III del Convenio SOLAS 1974* no son aplicables a los buques para fines especiales.

8.5 A los efectos del presente Código, se entenderá que cada vez que en el capítulo III del Convenio SOLAS 1974* se dice "pasajero" quiere decirse "miembro del personal especial".

CAPITULO 9 – RADIOCOMUNICACIONES

9.1 Sin perjuicio del derecho de la Administración a establecer prescripciones más rigurosas que las estipuladas en el presente Código, los buques para fines especiales cumplirán con las disposiciones del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada aplicables a los buques de carga.

9.2 Los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 que operen en una zona en la que las instalaciones radiotelefónicas sean adecuadas a juicio de la Administración podrán ser eximidos por ésta del cumplimiento de la regla 3 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada a condición de que el buque cumpla con la regla 4 del capítulo IV.

CAPITULO 10 - SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Los buques para fines especiales cumplirán con lo dispuesto en el capítulo V del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

¹ Todas las referencias del presente capítulo a las reglas del Convenio SOLAS 1974 corresponden a la resolución MSC.6(48) aprobada el 17 de junio de 1983

² Todas las referencias del presente capítulo a las reglas del Convenio SOLAS 1974 corresponden a la resolución MSC.6(48) aprobada el 17 de junio de 1983

APENDICE**MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE BUQUES PARA FINES ESPECIALES****CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE BUQUE PARA FINES ESPECIALES***(Sello oficial)**(Nacionalidad)*

Expedido en virtud de las disposiciones del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales y con autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por.....

*(título oficial completo de la persona u organización
competente conforme a lo dispuesto en el Código)*

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Arqueo bruto	Número máximo de miembros de personal especial (incluidos los pasajeros) que se llevarán

Fines especiales del buque.....

Fecha de construcción.....

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en 1.6 del Código.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que:

2.1 el estado del casco, de las máquinas y del equipo es satisfactorio en todos los sentidos y que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de los capítulos 2, 3, 4 y 5 del Código;

2.2 los dispositivos de salvamento bastan para un total, que no podrá ser excedido, de..... personas, y que los botes y las balsas salvavidas van equipados de conformidad con lo dispuesto en el Código;

2.3 el buque va provisto de aparato lanzacabos y de aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia, de conformidad con lo dispuesto en el Código;

2.4 el buque cumple con las disposiciones del Código en cuanto a los dispositivos de detección y extinción de incendios y a los planos de los sistemas de lucha contra incendios;

2.5 el buque cumple con las disposiciones del Código en cuanto a aparatos náuticos de a bordo, escalas de práctico y escalas mecánicas de práctico, y publicaciones náuticas;

2.6 el buque está provisto de luces y marcas, así como de medios emisores de señales acústicas y de socorro, de conformidad con lo prescrito en el Código y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes vigente;

2.7 el buque cumple con lo dispuesto en el Código en cuanto a instalaciones radiotelegráficas/radiotelefónicas³

2.8 el funcionamiento de la instalación radiotelegráfica para botes salvavidas a motor y/o del aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia, si lo haya a bordo, se ajusta a lo dispuesto en el Código;

2.9 en todos los demás aspectos el buque se ajusta a las disposiciones pertinentes del Código.

3 Que, en virtud de lo dispuesto en 1.4/1.7.4* del Código, se exime al buque de lo dispuesto en..... del Código.

4 Que el buque ha sido/no ha sido* provisto de certificados expedidos en virtud del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada por el Protocolo 1978 del SOLAS.

El presente certificado es válido hasta el.....a reserva de que se efectúen reconocimientos anuales y periódicos de conformidad con..... del Código.

Expedido en:

.....
(lugar de expedición del certificado)

..... 19.....
(fecha de expedición)

.....
**(firma del funcionario autorizado que
expide el certificado)**

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

³ Táchese según proceda.

**REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS ANUALES DEL CASCO, LAS MAQUINAS Y EL EQUIPO
MENCIONADOS EN LA SECCION 2.1 DEL PRESENTE CERTIFICADO**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en 1.6 del Código se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de dicho Código.

Reconocimiento anual:

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual:

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual:

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual:

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS ANUALES Y PERIODICOS DE LOS DISPOSITIVOS DE
SALVAMENTO Y DEMAS EQUIPO MENCIONADOS EN LAS SECCIONES 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6,
2.8, Y 2.9 DEL PRESENTE CERTIFICADO**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en 1.6 del Código se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de dicho Código.

Reconocimiento anual:

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico⁴:

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico*:

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual:

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

⁴ Táchese según proceda.

**REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS PERIODICOS DE LAS INSTALACIONES
RADIOELECTRICAS MENCIONADAS EN LA SECCION 2.7 DEL PRESENTE CERTIFICADO**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en 1.6 del Código se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de dicho Código.

Reconocimiento periódico:

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....
Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento periódico:

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....
Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento periódico:

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....
Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual:

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....
Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Refrendo de prórroga del certificado

El buque cumple con las disposiciones pertinentes del Código y, de conformidad con 1.7.3, el presente certificado será aceptado como válido hasta.....

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla según corresponda de la autoridad)
