

Resolución A.852(20)

*aprobada el 27 de noviembre de 1997
(Punto 9 del orden del día)*

DIRECTRICES SOBRE LA ESTRUCTURA DE UN SISTEMA INTEGRADO DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO ASIMISMO que la Conferencia internacional de 1994 de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, aprobó enmiendas de dicho Convenio cuyo objeto era introducir, entre otras cosas, el nuevo capítulo IX sobre Gestión de la seguridad operacional de los buques, mediante el cual se hace obligatorio el cumplimiento del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)),

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

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

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

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

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

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 67° periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 39° periodo de sesiones,

1. APRUEBA las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que, en aras de la uniformidad, acepten la mencionada estructura dado que ésta se ajusta a las disposiciones para la elaboración de los planes de emergencia de a bordo prescritos en diversos instrumentos aprobados por la Organización;
3. INVITA a los Gobiernos a que tengan en cuenta estas Directrices cuando preparen la legislación nacional correspondiente;
4. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan estas Directrices sometidas a examen y que las enmienden cuando sea necesario en función de la experiencia adquirida.

Anexo

DIRECTRICES SOBRE LA ESTRUCTURA DE UN SISTEMA INTEGRADO DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO

Índice

Prefacio

- 1 Observaciones generales
- 2 Sistema integrado de planes de emergencia de a bordo
 - 2.1 Ámbito de aplicación
 - 2.2 Estructura del sistema
 - 2.3 Concepto del sistema
- 3 Módulos del sistema
 - 3.1 Principios generales
 - 3.2 Pormenores de los módulos individuales
 - 3.2.1 Módulo I: Introducción
 - 3.2.2 Módulo II: Disposiciones
 - 3.2.3 Módulo III: Planificación, preparación y formación
 - 3.2.4 Módulo IV: Medidas de respuesta
 - 3.2.5 Módulo V: Procedimientos de notificación
 - 3.2.6 Módulo VI: Anexo(s)
- 4 Modelo de procedimiento para una determinada situación de emergencia

Apéndices

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

PREFACIO

Las presentes directrices han sido elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y contienen información para ayudar a elaborar un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo. Han de servir para la preparación y empleo de una estructura modular de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo.

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

Los planes de emergencia de a bordo se prescriben en el capítulo 8 del Código IGS, al que se remite en el capítulo IX del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, en la regla 24-4 del capítulo III de dicho Convenio, adoptada por la Conferencia sobre el SOLAS celebrada en noviembre de 1995, y en la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78.

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

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

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

1 Observaciones generales

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

1.2 Dentro de este SGS es necesario disponer los procedimientos encaminados a describir posibles situaciones de emergencia de a bordo y cómo responder a las mismas.

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

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

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

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

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

2 Sistema integrado de planes de emergencia de a bordo

2.1 *Ámbito de aplicación*

2.1.1 El sistema integrado de planes de emergencia de a bordo (en adelante denominado “sistema”) debe constituir un marco de referencia para los múltiples planes de emergencia individuales (en adelante denominados “planes”) elaborados en función de una serie de posibles emergencias dentro del marco de una estructura modular uniforme.

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

2.2 *Estructura del sistema*

2.2.1 La estructura del sistema comprende los siguientes seis módulos:

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

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

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

2.3 *Concepto de sistema*

2.3.1 El objetivo del sistema es servir de herramienta para la integración de los múltiples planes distintos en un marco estructurado uniforme de tipo modular. La amplia gama de planes que puede elaborar una compañía hace posible que se dupliquen algunos elementos (por ejemplo, los procedimientos de notificación) de dichos planes. Convendrá evitar esta duplicación empleando la estructura modular del sistema a que se hace referencia en el párrafo 2.2.1 de las presentes directrices.

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

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

3 **Módulos del sistema**

3.1 *Principios generales*

3.1.1 En el apéndice 3 se facilitan orientaciones y una panorámica general del tipo de información que debe facilitarse en cada uno de los distintos módulos del sistema, a modo de punto de partida para elaborarlo.

3.1.2 Lo más importante es que el sistema sea fácil de usar. Esto contribuirá a que el personal de a bordo lo acepte.

3.1.3 Para que tanto el sistema como los planes vinculados a éste sean eficaces, es preciso que se ajusten con precisión a la compañía y al buque en cuestión. Hay que tener en cuenta las diferencias entre los tipos de buque, sus proyectos, carga, equipo, dotación e incluso derrota.

3.2 *Pormenores de los módulos individuales*

3.2.1 Módulo I: **Introducción**

3.2.1.1 El sistema contendrá un módulo denominado “Introducción”.

3.2.1.2 El contenido de este módulo serán orientaciones y una panorámica de los temas que se van a tratar.

3.2.1.3 A continuación figura un ejemplo de texto de introducción:

INTRODUCCIÓN

- 1 Este sistema tiene por fin preparar al personal de a bordo para que responda de forma eficaz a emergencias en el mar.
- 2 El principal objetivo del sistema es facilitar orientación al personal de a bordo en relación con los pasos que hay que dar cuando se produzca o se prevea la posibilidad de una emergencia. Resulta igualmente útil la experiencia de quienes participan en la elaboración del plan.
- 3 La finalidad del sistema es integrar las situaciones de emergencia de a bordo más importantes y significativas y evitar la elaboración de planes distintos, que no estén armonizados y estructurados, lo que va en detrimento de su aceptación por el personal de a bordo y de que se utilicen correctamente en situaciones de emergencia. Por lo tanto, el sistema y los planes integrados en él deben estar estructurados y su formato y contenido debe presentarse de forma coherente.
- 4 Este sistema está encaminado a garantizar la más pronta y adecuada respuesta a emergencias de diverso tipo y magnitud y evitar cualquier riesgo de agravación importante de la situación. Además, el sistema proporciona una estructura conducente a evitar que se dejen de lado etapas fundamentales.
- 5 El sistema y los planes conexos deben percibirse como elementos dinámicos, y se deberán revisar tras la implantación y mejorar a través de la participación en las experiencias, ideas e información.
- 6 Conviene tener en cuenta que pueden plantearse problemas de comunicación debidos a las distintas lenguas o culturas del personal de a bordo. Tanto el sistema como los planes integrados serán documentos utilizados a bordo por el capitán, los oficiales y determinados miembros de la tripulación, y estarán disponibles en el idioma de trabajo de dichas personas. Cualquier cambio de personal que comporte un cambio del idioma de trabajo de las personas responsables exige que los planes se publiquen en el nuevo idioma. En este sentido, conviene que el módulo facilite información a tal efecto.
- 7 El sistema debe considerarse como una herramienta para implantar de un modo práctico las prescripciones del capítulo 8 del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) o disposiciones análogas que figuran en otros instrumentos de la OMI*.

* Véase la regla 24-4 del capítulo III del Convenio SOLAS 1974 y la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78.

3.2.2 Módulo II: **Disposiciones**

3.2.2.1 Este módulo contendrá información y explicaciones sobre la elaboración del sistema basadas en las propuestas para su perfeccionamiento formuladas por la compañía y el personal de a bordo.

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

3.2.2.3 Para conseguir este objetivo, es preciso establecer procedimientos de seguridad coordinados y coherentes entre la compañía y sus buques. Por tanto, el módulo contendrá una disposición que establezca que la planificación y respuesta para las emergencias en tierra y a bordo son consecuentes entre sí y están adecuadamente vinculados.

3.2.2.4 La seguridad incluye el compromiso desde los puestos directivos, y desde los niveles jerárquicos inferiores, para elaborar y aplicar activamente los procedimientos y prácticas de seguridad por todos los empleados, tanto en tierra como a bordo, incluido el nivel superior.

3.2.2.5 Se intentará establecer comunicaciones libres y abiertas al evaluar los procedimientos de emergencia, teniendo en cuenta los accidentes ocurridos y los que estuvieron a punto de ocurrir con objeto de mejorar la prevención, preparación y lucha contra los accidentes a bordo de los buques. El módulo incluirá esta recomendación, facilitando información sobre la manera de implantar una estrategia para reducir los errores, que incorpore un mecanismo de intercambio de información adecuado y vías para modificar el plan.

3.2.2.6 En resumen, el módulo deberá informar al usuario del sistema de las prescripciones más importantes a las cuales, como mínimo, deben ajustarse los planes. Los siguientes elementos principales deben abordarse en el módulo:

- los procedimientos que deben observarse al informar sobre una emergencia;
- los procedimientos para identificar, describir y responder ante posibles situaciones de emergencia a bordo;
- los programas y actividades destinados al mantenimiento del sistema de los planes vinculados a éste.

3.2.3 Módulo III: Planificación, preparación y formación

3.2.3.1 En este módulo, se incluirán las disposiciones establecidas y la información sobre la formación y educación en casos de emergencia del personal de a bordo, con miras a proporcionarles una conciencia y comprensión general de las medidas que se deben adoptar en caso de emergencia.

3.2.3.2 El sistema y los planes carecen de sentido si el personal que debe utilizarlo no está familiarizado con ellos. El Módulo III por consiguiente facilita de forma práctica la información que permita al personal clave de a bordo conocer con antelación cuáles son sus tareas y responsabilidades y a quién deben rendir cuentas con arreglo a los planes.

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

3.2.3.4 Un objetivo importante de los programas de planificación, preparación y formación es aumentar la conciencia de las personas en relación con cuestiones que afectan a la seguridad y al medio ambiente.

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

3.2.3.6 Se mantendrá un registro de todos los ejercicios y simulacros de emergencia realizados a bordo y en tierra, que se encontrará disponible a efectos de verificación. Los resultados de estos ejercicios y simulacros deberán evaluarse, ya que contribuyen a determinar la eficacia de los procedimientos establecidos por escrito y a determinar qué mejoras necesita el sistema.

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

3.2.3.8 El intercambio de información es fundamental para el perfeccionamiento de los planes de preparación y lucha para casos de emergencia a partir de las enseñanzas extraídas de ejercicios anteriores o de situaciones de emergencia reales y, constituye un terreno fértil para un continuo perfeccionamiento. El intercambio de información debe garantizar que tanto la compañía como el buque están listos para responder a las emergencias de a bordo (véase el diagrama secuencial que resume este proceso, en el apéndice 1).

3.2.3.9 La conclusión es que el módulo debe facilitar, como mínimo, información sobre los procedimientos, programas o actividades previstos para:

- familiarizar al personal de a bordo pertinente con las disposiciones del sistema y los planes;
- formar y educar al personal de a bordo al que se asignen nuevos cometidos, respecto del sistema y de los planes;

- realizar ejercicios y simulacros periódicos que preparen al personal de a bordo para hacer frente a las posibles situaciones de emergencia de a bordo;
- coordinar la actuación del personal de a bordo y de la compañía e incluir y tomar nota de la ayuda que pueden proporcionar las autoridades coordinadoras externas;
- elaborar un sistema viable de intercambio de información.

3.2.4 Módulo IV: **Medidas de respuesta**

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

3.2.4.1 En caso de emergencia, es preciso estudiar detenidamente y planificar de antemano la mejor línea de actuación para proteger al personal, el buque, la carga y el medio ambiente. Es preciso pues, elaborar normas para establecer procedimientos de a bordo para proteger al personal, estabilizar las condiciones y reducir al máximo los daños al medio ambiente cuando se produce un suceso.

3.2.4.2 En este sentido, conviene remitirse a las directrices que ya han sido elaboradas por la Organización* que proporcionan información a modo de punto de partida y para ayudar al personal a preparar los planes de los buques de forma individualizada.

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

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

3.2.4.5 Teniendo estas peculiaridades en cuenta, el módulo denominado “medidas de respuesta” comprenderá los principales grupos de situaciones de emergencia de a bordo.

3.2.4.6 Conviene identificar en los planes las posibles situaciones de emergencia, que incluyen, si bien de forma no exhaustiva, los siguientes grupos principales de emergencia:

- .1 Incendios
- .2 Avería del buque
- .3 Contaminación
- .4 Actos ilícitos que suponen una amenaza para la seguridad del buque, de los pasajeros o de la tripulación
- .5 Accidentes del personal
- .6 Sucesos relacionados con la carga
- .7 Asistencia a otros buques en situaciones de emergencia.

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

* Véanse las “Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos” (véase la resolución MEPC.54(32)). Véanse también las “Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar” que la Organización está estudiando en la actualidad (véase el documento BCH 24/WP.8).

3.2.4.7 La mayoría de las emergencias de a bordo pueden clasificarse en uno de los grupos principales mencionados. Por ejemplo, el grupo principal “avería del buque” puede dividirse para abarcar otras emergencias de a bordo, que pueden exigir en cada caso respuestas muy distintas:

- abordaje
- varada/encalladura
- averías debidas a condiciones meteorológicas adversas
- fallos del casco o de la estructura, etc.

Las medidas de respuesta precisas deben estar formuladas de modo tal que pongan en marcha los pasos necesarios para limitar las consecuencias de la emergencia y la agravación de la avería resultante, por ejemplo, de abordaje o varada.

3.2.4.8 En todos los casos, conviene atribuir prioridad a las medidas que salvaguardan la vida, el medio marino y los bienes. Esto significa que las “medidas iniciales”, comunes a todos los buques, independientemente de su tipo y de la carga que transporten, deberán tenerse plenamente en cuenta cuando se formulen los procedimientos de “respuesta subsiguiente”.

3.2.4.9 La planificación de las medidas de “respuesta subsiguiente” irán acompañadas de medidas de respuesta que tengan en cuenta las peculiaridades del buque en cuestión y de su carga y que asesoren y faciliten datos de utilidad para el personal de a bordo. A continuación se proporcionan algunos ejemplos al respecto:

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

3.2.4.10 Si bien el personal de a bordo debe estar familiarizado con el plan, la facilitación de su consulta es un elemento importante que ha de tenerse en cuenta para disponer y servirse de un plan eficaz. Debe preverse la posibilidad de tener acceso, rápida y fácilmente, a información esencial, en condiciones de gran presión.

En los apéndices 3 y 4 figuran esquemas detallados de la secuencia de prioridades de las “medidas iniciales” en situaciones de emergencia y sus vínculos con las denominadas “medidas subsiguientes”.

3.2.4.11 Para resumir, el módulo orientará a los responsables de elaborar el sistema sobre lo que debe incluirse en los planes de emergencia, a saber:

- la organización de los esfuerzos de respuesta;
- los procedimientos de respuesta para toda la gama de posibles escenarios del accidente, incluyendo mecanismos para proteger el medio marino;
- la persona o personas (identificándolas por su cargo o por su nombre) encargada(s) de todas las actividades de respuesta;

- los canales de comunicación utilizados para ponerse rápidamente en contacto con los expertos externos en operaciones de respuesta;
- la información relativa a la disponibilidad y ubicación del equipo de respuesta; y
- los procedimientos de notificación y comunicación.

En la página 13 figura un diagrama secuencial, basado en un enfoque que expone las siete fases de implantación del plan o los planes de emergencia.

3.2.5 Módulo V: **Procedimientos de notificación**

Si un buque se ve envuelto en una situación de emergencia o en un suceso que ocasione contaminación tendrá que comunicarse tanto con los pertinentes puntos de contacto de las partes que representen a los intereses del propio buque como con el Estado ribereño y con el puerto. Por lo tanto, el sistema deberá especificar con el grado de detalle adecuado los procedimientos para informar en un principio a todas las partes afectadas. El presente módulo tendrá en cuenta que:

3.2.5.1 Se deberá hacer todo lo posible para garantizar que la información relativa a:

- los puntos de contacto de los intereses del buque;
- los puntos de contacto del Estado ribereño; y
- los puntos de contacto del puerto

para notificar emergencias sea parte del sistema y sea actualizada periódicamente.

3.2.5.2 Es importante establecer y mantener vías de comunicación rápidas y fiables las 24 horas del día entre un buque que se encuentre en peligro y los centros de control de emergencias, la sede principal de la compañía y las autoridades nacionales (centros coordinadores de salvamento, puntos de contacto).

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

3.2.5.4 Conviene actualizar periódicamente datos tales como números de teléfono, télex y facsímil con el objeto de tener en cuenta los cambios de personal. También hay que facilitar orientaciones claras sobre los medios de comunicación que se prefieren.

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

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

3.2.6 Módulo VI: **Anexo(s)**

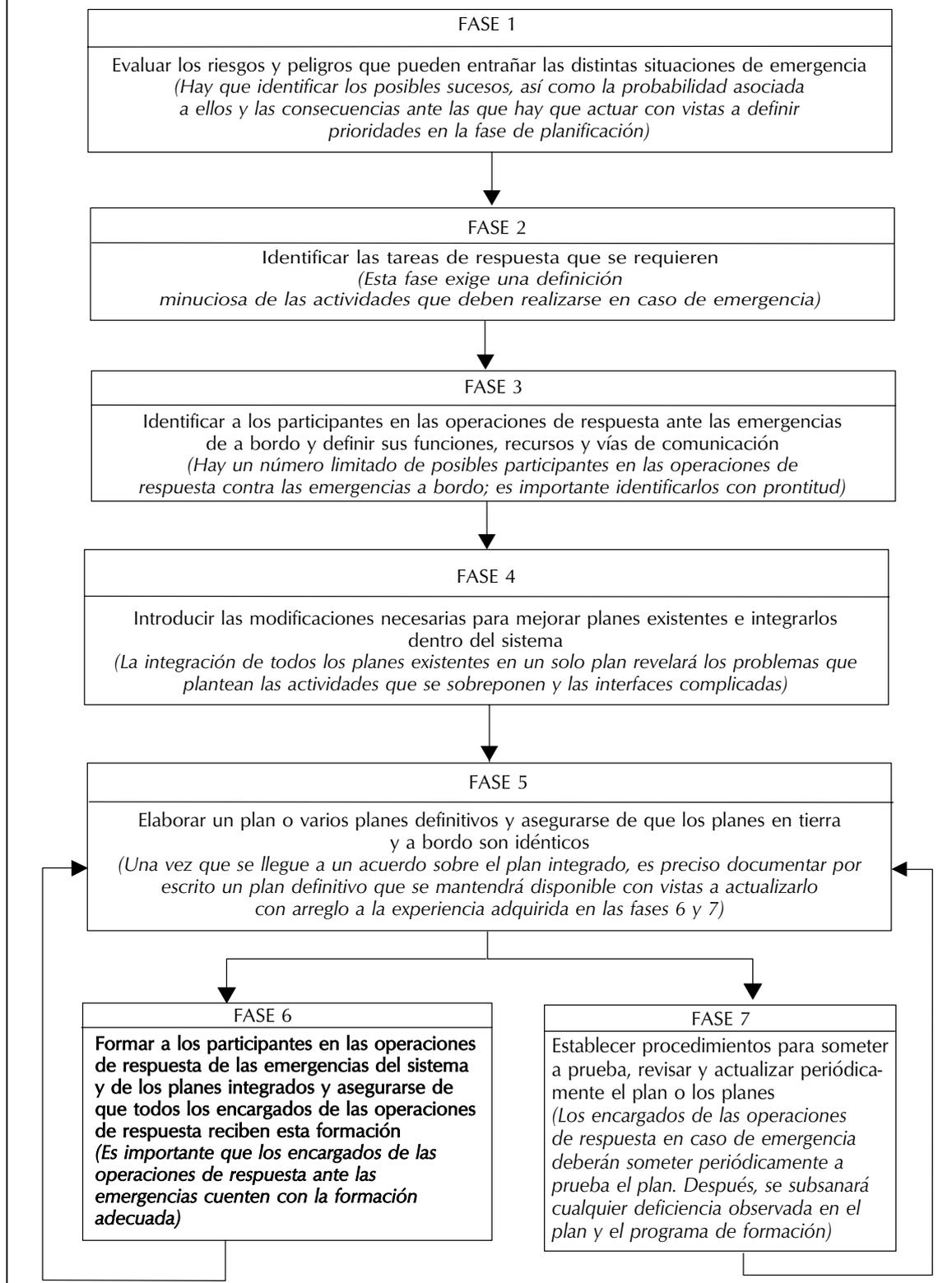
3.2.6.1 Además de la información exigida para responder con éxito a una situación de emergencia, podrá ser necesario ajustarse a otras prescripciones a fin de mejorar la capacidad del personal de a bordo para localizar y realizar las actividades de seguimiento de la parte operativa 5 del plan.

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

En las páginas 90 a 94 figura un modelo de procedimiento aplicable a una determinada situación de emergencia, según se menciona en el párrafo 3.2.4.

Diagrama secuencial para implantar el plan o los planes de emergencia

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



MÓDULO IV

Medidas de respuesta



Grupo de emergencia: **Incendios**

Nº del documento:

Página 1 de 4

Fecha de publicación:

Fecha de revisión

1. **Objetivo y ámbito de aplicación**

El siguiente procedimiento sirve para definir las líneas de actuación que hay que seguir, las actividades que hay que realizar y las medidas que hay que adoptar en caso de que se produzca un **incendio** a bordo del buque. Este procedimiento se expone a modo de orientación, pero no coarta en ningún caso la discreción del capitán.

2. **Responsabilidad**

El capitán es el responsable de los prerequisites organizativos para contrarrestar una situación de emergencia causada por un incendio y de que se disponga y se utilicen de forma inmediata los sistemas de lucha contra incendios y el equipo de seguridad con el que se cuente, pero es conveniente que delegue las distintas tareas en los oficiales que posean las cualificaciones adecuadas.

3. **Medidas que conviene adoptar**

→ **“Medidas iniciales”**

3.1 **Medidas que debe adoptar la persona que descubra el incendio**

- Accionar la alarma de incendios más cercana
-)
- [lo elaborará la compañía]
-)

3.2 **Medidas que debe adoptar el oficial encargado de la guardia de la navegación**

- Accionar la alarma general
- Avisar al capitán
-)
- [lo elaborará la compañía]
-)
-)

MÓDULO IV
Medidas de respuesta

Grupo de emergencias: **Incendios**

N° del documento:

Página 2 de 4

Fecha de publicación:

Fecha de revisión

3.3 Medidas que debe adoptar el capitán

- Iniciar actividades organizadas de lucha contra incendios
- Mantener los sistemas de lucha contra incendios, tanto fijos como portátiles, listos para su uso

- -
 -
 -
 -
 -
 -
- [lo elaborará la compañía]

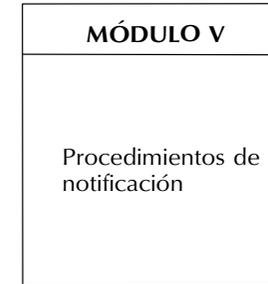
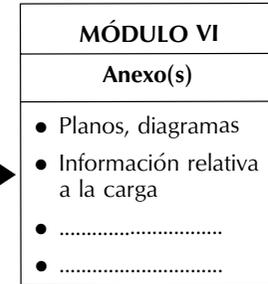
- Analizar la situación y examinar el orden de prioridad de las medidas
- Iniciar/continuar con las medidas de lucha contra incendios (utilizar los sistemas de lucha contra incendios disponibles)
- Supervisar los adelantos conseguidos con las medidas de lucha contra incendios
- Recopilar información adicional

- Preparar la transmisión de llamadas de socorro/informes sobre la situación (valiéndose del formato normalizado preconcebido)
- Disponer que se cuoten los hechos

Respuesta consiguiente

- Prepararse para las operaciones de toma de combustible o lastre (si es necesario)
- Pedir que se responda desde el exterior (si es necesario)

- Estudiar la necesidad de abandonar el buque
- Desembarcar a los pasajeros (si es necesario)



MÓDULO IV
Medidas de respuesta

Grupo de emergencias: **Incendios**

Nº del documento:

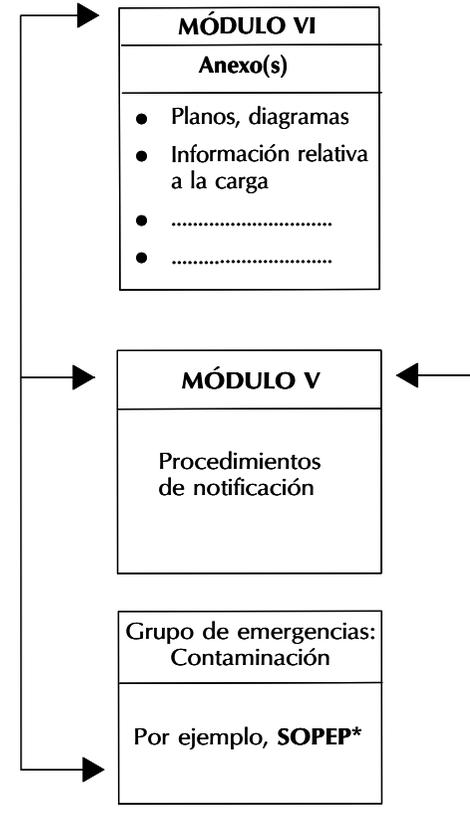
Página 3 de 4

Fecha de publicación

Fecha de revisión

3.3 **Medidas que debe adoptar el capitán** (continuación)

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



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

FIN

* SOPEP: Planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

MÓDULO IV
Medidas de respuesta

Grupo de emergencias: **Incendios**

N° del documento:

Página 4 de 4

Fecha de publicación:

Fecha de revisión

4. Medidas adicionales que deben adoptarse en caso de incendio a bordo hallándose el buque en puerto

- Informar a los bomberos del puerto/de las instalaciones en tierra →
- Transmitir los planes para el control del incendio a los bomberos del puerto/de las instalaciones en tierra →
- Informar a la compañía o al propietario →

MÓDULO V
Procedimientos de notificación

- Mantener abiertas las conexiones internacionales con tierra

- Comprobar que están todos los miembros de la tripulación, pasajeros/visitantes, etc.
- Informar a los bomberos de la existencia de mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas →

MÓDULO VI
Anexo(s)

5. Informe sobre irregularidades

Todas las irregularidades y deficiencias detectadas por el capitán, los oficiales y los miembros de la tripulación responsables en relación con las medidas de lucha contra incendios deben recopilarse, anotarse y enviarse a la compañía/a la(s) persona(s) designada(s) o a otras personas encargadas lo antes posible →

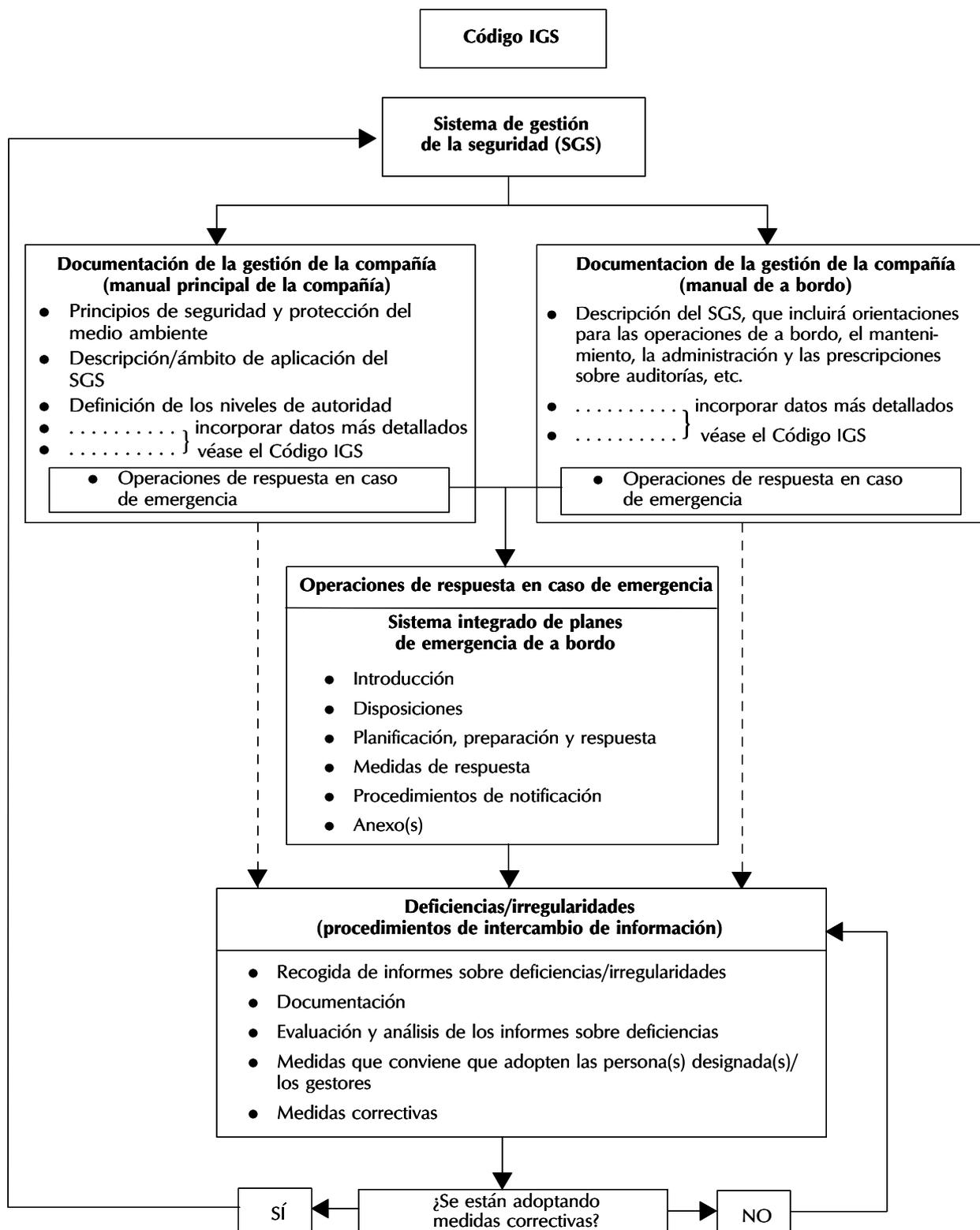
MÓDULO II
Disposiciones

MÓDULO V
Procedimientos de notificación

Grupo de emergencias: **Incendios**

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

Incorporación del Sistema integrado de planes de emergencia de a bordo al Sistema de gestión de la seguridad de cada compañía (SGS) con arreglo a lo prescrito en el Código IGS



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

Módulo I – Introducción

- Texto introductorio

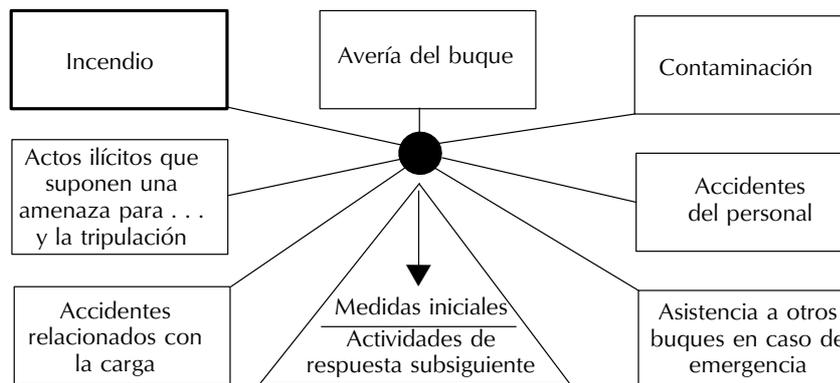
Módulo II – Disposiciones

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

Módulo III – Planificación, preparación y formación

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

Módulo IV – Medidas de respuesta



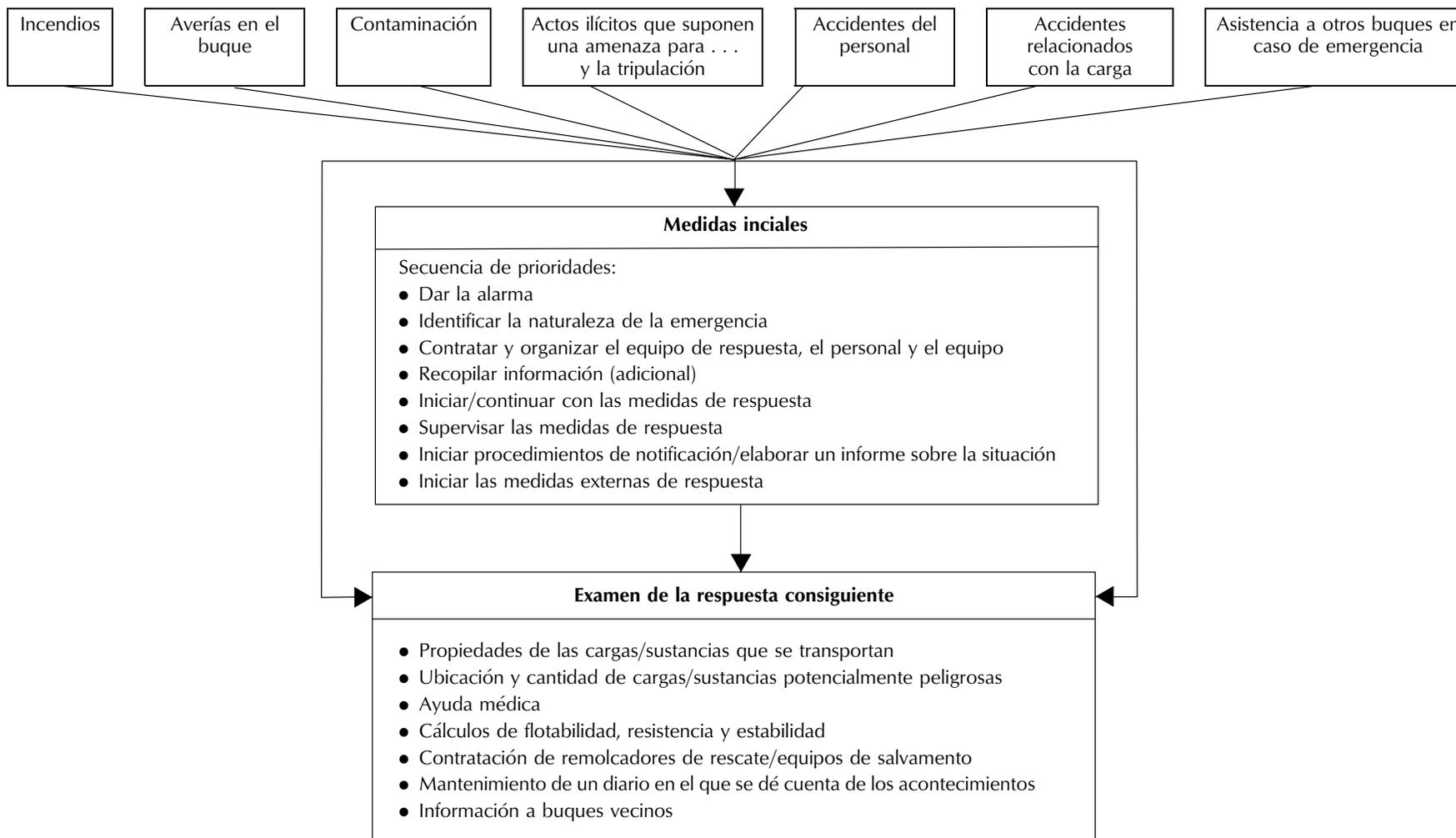
Módulo V – Procedimientos de notificación

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

Módulo VI – Anexo(s)

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

Apéndice 3
MÓDULO IV
Medidas de respuesta
(relacionadas con emergencias contempladas en la estructura de grupos definidos)



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

