

Resolución A.849(20)

*aprobada el 27 de noviembre de 1997
(Punto 11 del orden del día)*

CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

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 control de la contaminación del mar por los buques,

TOMANDO NOTA con inquietud de que, pese a los esfuerzos de la Organización, continúan produciéndose graves 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 los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y de abanderamiento en virtud de lo dispuesto en los artículos 2 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,

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

CONSIDERANDO la necesidad de que los convenios antedichos obliguen a los Estados de abanderamiento a investigar todos los casos de siniestros graves y muy graves,

HABIDA CUENTA que la investigación y el correcto análisis de los siniestros 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 acrecentar 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, al solo objeto de determinar correctamente las causas y los factores subyacentes de tales siniestros y sucesos,

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,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 68° periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 40° periodo de sesiones,

1. APRUEBA el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, cuyo texto se adjunta a la presente resolución;

2. INVITA a los gobiernos interesados a que tomen las medidas oportunas y pongan dicho Código en vigor lo antes posible;
3. PIDE a los Estados de abanderamiento que investiguen todos los siniestros marítimos graves y muy graves y que proporcionen a la Organización los resultados pertinentes; y
4. REVOCA las resoluciones A.173(ES.IV), A.440(XI) y A.637(16).

Anexo

CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

1 Introducción

1.1 En el presente Código se reconoce que, en virtud de los convenios de la OMI, todos los Estados de abanderamiento tienen la obligación de investigar cualquier siniestro que sufran sus buques, cuando a su juicio tal investigación pueda ayudar a determinar los cambios que convenga introducir en el reglamento actual o si tal siniestro ha tenido un efecto perjudicial importante para el medio ambiente. Además, el Código tiene en cuenta que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, todo Estado de abanderamiento adoptará las medidas necesarias para que una o varias personas debidamente calificadas investiguen todos los siniestros o sucesos de navegación en alta mar o que presidan las correspondientes investigaciones. No obstante, el Código también reconoce que cuando ocurre un siniestro en el mar territorial o en aguas interiores de un Estado, ese Estado tiene derecho, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la Convención mencionada, a investigar la causa de cualquier siniestro que pueda plantear un riesgo para la vida humana o el medio ambiente, o en el que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño, o que afecte de cualquier otro modo a este Estado.

1.2 El propósito del presente Código es promover un enfoque común en la investigación de siniestros y sucesos marítimos, así como fomentar la colaboración entre Estados para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros. El enfoque común y la colaboración facilitarán las medidas correctivas y mejorarán tanto la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros como la protección del medio marino. Para lograr estos objetivos, el Código reconoce la necesidad del respeto mutuo de las normas y prácticas nacionales y hace particular hincapié en la cooperación.

1.3 La comunidad marítima internacional estará mejor informada sobre los factores que conducen a los siniestros marítimos y que son su causa o que contribuyen a ellos, mediante la puesta en práctica de un enfoque común para la investigación y notificación de los siniestros marítimos. Esto podría lograrse:

- .1 definiendo con claridad el objetivo de la investigación de los siniestros marítimos y los principios que rigen su realización;
- .2 definiendo un marco de consultas y cooperación entre los Estados que tengan intereses de consideración;
- .3 reconociendo que la información circulará mejor si a las personas que tratan de ayudar en la investigación se les ofrece un cierto grado de inmunidad, tanto respecto de la autoinculpación como del riesgo que pueda correr el medio de vida de dichas personas;
- .4 estableciendo un modelo normalizado para elaborar los informes, con objeto de facilitar su publicación y extraer las conclusiones que proceda.

1.4 Mediante el presente Código no se trata de excluir ninguna otra forma de investigación, ya sea civil, penal, administrativa o de cualquier otra índole, sino crear un proceso de investigación de siniestros marítimos cuyo propósito es establecer las circunstancias del siniestro, definir los factores causales, publicar las causas del siniestro y formular las pertinentes recomendaciones sobre seguridad. Idóneamente, todas las investigaciones de siniestros se llevarán a cabo de forma separada e independiente de cualquier otro tipo de investigación.

2 Objetivo

El objetivo de la investigación de todo siniestro marítimo es prevenir siniestros análogos en el futuro. Las investigaciones determinarán las circunstancias del siniestro investigado y establecerán las causas y los factores que han contribuido al mismo mediante la recopilación y el análisis de la información, junto con la adopción de las conclusiones pertinentes. Si bien en teoría este tipo de investigaciones no tiene como propósito determinar responsabilidad ni culpa, la autoridad investigadora no debe abstenerse de dar plenamente a conocer las causas porque de las conclusiones pueda inferirse culpa o responsabilidad.

3 Aplicación

El presente Código se aplica, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, a la investigación de siniestros o sucesos marítimos en los que uno o más Estados tengan intereses de consideración y esté implicado un buque sometido a su jurisdicción.

4 Definiciones

A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones:

4.1 *Siniestro marítimo*: un evento que ha tenido como resultado:

- .1 la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o
- .4 daños materiales graves sufridos por un buque; o
- .5 la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o
- .6 daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- .7 daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

4.2 *Siniestro muy grave*: el sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.

4.3 *Siniestro grave*: aquel que sin reunir las características del “siniestro muy grave” entraña:

- .1 un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;
- .2 averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o
- .3 contaminación (independientemente de la magnitud); y/o
- .4 una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.

4.4 *Suceso marítimo*: acaecimiento debido a las operaciones de un buque, o en relación con ellas, a causa del cual el buque o cualquier persona se ve en peligro, o a causa del cual se producen daños graves en el buque, su estructura o el medio ambiente.

4.5 *Causas*: acciones, omisiones, eventos o condiciones existentes o preexistentes o una combinación de todo ello, que conduce al siniestro o suceso.

4.6 *Investigación de un siniestro o suceso marítimo*: proceso llevado a cabo en público o a puerta cerrada con el propósito de prevenir los siniestros, el cual incluye la recopilación de información y su análisis, la adopción de conclusiones, así como la determinación de las circunstancias, las causas y los factores contribuyentes y, en su caso, la formulación de recomendaciones sobre seguridad.

4.7 *Investigador de siniestros marítimos*: persona con la debida competencia, designada para realizar la investigación de un siniestro o suceso conforme a los procedimientos estipulados en la legislación con el fin de acrecentar la seguridad marítima y la protección del medio marino.

4.8 *Lesiones graves*: las que sufre una persona en un siniestro y que dan como resultado una incapacidad de más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones.

4.9 *Buque*: cualquier tipo de buque utilizado para la navegación.

4.10 *Estado investigador principal*: el Estado que se encarga de realizar la investigación según lo convengan mutuamente Estados con intereses de consideración.

4.11 *Estado con intereses de consideración*:

- .1 el Estado de abanderamiento de un buque objeto de una investigación; o
- .2 el Estado en cuyas aguas interiores o mar territorial haya ocurrido un siniestro marítimo; o
- .3 el Estado en que un siniestro marítimo haya causado daños o puesto en grave peligro el medio ambiente o zonas sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción reconocida en virtud del derecho internacional; o
- .4 el Estado en el que las consecuencias de un siniestro 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 el Estado en el que, como resultado de un siniestro, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o
- .6 el Estado que disponga de información importante que pueda ser útil para la investigación; o
- .7 el Estado que por algún otro motivo haga valer un interés considerado importante por el Estado investigador principal.

5 Pautas para las investigaciones de los siniestros marítimos

5.1 Al realizar una investigación debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- .1 las investigaciones imparciales y minuciosas sobre siniestros marítimos son el mejor método para establecer las circunstancias y las causas de los mismos;
- .2 sólo mediante la colaboración entre Estados con intereses de consideración puede llevarse a cabo un análisis completo de los siniestros marítimos;
- .3 las investigaciones de siniestros marítimos deberán tener el mismo grado de prioridad que las investigaciones penales o de otra índole para determinar la responsabilidad o la culpa;
- .4 los investigadores de siniestros marítimos deben tener fácil acceso a la información pertinente sobre seguridad, así como a los expedientes de los reconocimientos que obren en poder del Estado de abanderamiento, los propietarios de buques y las sociedades de clasificación. El acceso a la información no deberá impedirse so pretexto de que haya en curso otras investigaciones;
- .5 en la investigación de todo siniestro o suceso marítimo que se produzca han de emplearse de manera efectiva todos los datos disponibles, e igualmente los registradores de datos de la travesía (RDT) que lleve instalados el buque. El Estado que realice la investigación debe organizar una lectura de los RDT.

- .6 los investigadores de siniestros marítimos deben tener fácil acceso a los inspectores gubernamentales, funcionarios del servicio de guardacostas, operadores del servicio de tráfico marítimo y prácticos, o a cualquier otro miembro del personal marítimo de los Estados respectivos;
- .7 la investigación debe tener en cuenta las recomendaciones o instrumentos publicados por la OMI o la OIT, en particular los relativos al factor humano, así como cualquier otra recomendación o instrumento aprobado por otras organizaciones internacionales pertinentes;
- .8 los informes sobre las investigaciones surten mayor efecto si se comunican al sector del transporte marítimo y al público.

5.2 Tal como establece el párrafo 9, se invitará a otros Estados con intereses de consideración a que envíen representantes durante las investigaciones, admitiéndolos como parte en el procedimiento con igual categoría, derechos y acceso a las pruebas, que los del Estado que realiza la investigación.

5.3 Reconociendo que cualquier buque implicado en un siniestro puede continuar prestando servicio y no debe ser demorado más de lo absolutamente necesario, el Estado que realice la investigación iniciará el procedimiento tan pronto como sea posible sin someter al buque a demoras poco razonables. Otros Estados con intereses de consideración podrán, de mutuo acuerdo, participar en la investigación, bien inmediatamente, bien en una fase posterior.

6 Responsabilidad de investigar los siniestros y sucesos

6.1 Se insta a los Estados de abanderamiento a que investiguen todos los siniestros que sufran sus buques. Como mínimo se investigarán todos los casos de siniestros graves y muy graves.

6.2 Cuando ocurra un siniestro o suceso marítimo en el mar territorial de un Estado, los Estados de abanderamiento y ribereños, en reconocimiento de las obligaciones de aquel Estado para con sus ciudadanos y del estado jurídico del mar territorial en virtud de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cooperarán en todo lo posible y decidirán por acuerdo mutuo qué Estado debe asumir la función de investigador principal.

6.3 Cuando ocurra un siniestro o un suceso marítimo en alta mar, todo Estado de abanderamiento realizará una investigación sobre el siniestro sufrido por, o a bordo de, alguno de sus buques. Si se trata de un abordaje en el que intervenga un buque de otro Estado de abanderamiento, ambos Estados mantendrán consultas y decidirán cuál de ellos ha de asumir la función de Estado investigador principal, y determinarán el mejor medio de colaboración en virtud del presente Código. En consonancia con el párrafo 9.1, si otro Estado tiene intereses de consideración debido a la nacionalidad de la tripulación del buque, de los pasajeros o de otras personas, o al lugar del siniestro, debe invitársele a que participe en la investigación.

6.4 La plena participación en una investigación conjunta llevada a cabo por otro Estado con intereses de consideración se entenderá como cumplimiento de las obligaciones contraídas en virtud de la sección 7 del artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

6.5 La investigación comenzará lo antes posible después de ocurrido el siniestro. Los Estados con intereses de consideración podrán, de mutuo acuerdo, participar en cualquier momento en la investigación ya iniciada por otro Estado con intereses de consideración.

7 Responsabilidades del estado investigador principal

El Estado investigador principal tendrá la obligación de:

- .1 elaborar un estrategia común para investigar el siniestro, manteniéndose en contacto con los Estados que tienen intereses de consideración;
- .2 coordinar la investigación y proporcionar el investigador encargado de la misma;
- .3 establecer los parámetros de la investigación basándose en su legislación y garantizar que dicha legislación se respete;

- .4 custodiar las actas de las declaraciones y otras pruebas que se hayan reunido durante la investigación;
- .5 redactar el informe de la investigación y obtener y transmitir las opiniones de los Estados con intereses de consideración;
- .6 asegurar la coordinación, si procede, con las entidades que estén llevando a cabo otras investigaciones;
- .7 proporcionar un apoyo logístico razonable; y
- .8 mantener contactos con otros organismos y personas que no formen parte del equipo de investigación.

8 Consultas

8.1 Independientemente de la obligación que recae en el capitán o los propietarios de un buque de informar a la autoridad del Estado de abanderamiento sobre cualquier siniestro sufrido, cuando se produzca un siniestro o suceso en aguas interiores o territoriales de otro Estado, el Estado ribereño notificará con la menor demora posible al Estado o Estados de abanderamiento las circunstancias de lo sucedido y las medidas que se propone tomar.

8.2 Después de un siniestro, el Estado investigador informará a los otros Estados con intereses de consideración, ya sea por conducto de la oficina consular en dicho Estado o bien comunicándose directamente con las autoridades pertinentes enumeradas en las circulares MSC/Circ.781 - MEPC.6/Circ.2. Tanto ese Estado como los demás Estados con intereses de consideración se consultarán lo antes posible sobre los procedimientos de investigación y determinarán los pormenores de su colaboración.

8.3 Nada menoscabará el derecho de cualquier Estado a efectuar por separado, con arreglo a la legislación propia, la investigación de un siniestro marítimo ocurrido dentro de su jurisdicción. En principio, si más de un Estado desea realizar una investigación por separado, se seguirán los procedimientos recomendados en el presente Código y dichos Estados coordinarán las fechas de las investigaciones para evitar demandas contradictorias sobre los testigos y respecto del acceso a las pruebas.

9 Colaboración

9.1 Cuando dos o más Estados hayan convenido en colaborar y decidido los procedimientos de la investigación de un siniestro marítimo, el Estado que realice la investigación invitará a los representantes de los otros Estados con intereses de consideración a tomar parte en la misma y, atendiendo a los objetivos del presente Código, permitirá que dichos representantes:

- .1 interroguen a los testigos;
- .2 vean y examinen las pruebas y obtengan copias de la documentación;
- .3 presenten testigos u otra clase de pruebas;
- .4 presenten declaraciones respecto de las pruebas, formulen observaciones y reflejen sus opiniones debidamente en el informe final;
- .5 reciban las transcripciones, declaraciones y el informe final sobre la investigación.

9.2 Se insta a los Estados a que dispongan lo necesario para la mayor participación posible en la investigación de todos los Estados con intereses de consideración en un siniestro marítimo.

9.3 El Estado de abanderamiento del buque implicado en un siniestro marítimo colaborará facilitando el acceso a la tripulación y encomendará a ésta a que coopere con el Estado que realiza la investigación.

10 Revelación de documentos

10.1 El Estado que realice la investigación de un siniestro o suceso, dondequiera que haya ocurrido, no revelará los siguientes documentos, obtenidos durante la investigación, para otros propósitos que no sean la investigación del siniestro, a menos que la autoridad encargada de la administración de justicia en ese Estado determine que su revelación es más valiosa que las consecuencias adversas, nacionales o internacionales, que ello pudiera tener para esa o para cualquier otra investigación futura, y que el Estado que facilita la información autorice su divulgación:

- .1 todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades en el curso de la investigación;
- .2 todas las comunicaciones entre las personas que han participado en la explotación del buque;
- .3 la información de carácter médico, o privada, referente a las personas implicadas en el siniestro o suceso;
- .4 las opiniones expresadas durante la investigación.

10.2 Estos documentos deben incluirse en el informe final, o en sus apéndices, *sólo* cuando sean pertinentes para el análisis del siniestro o suceso. No se revelarán las partes de los mismos que no sean pertinentes y que no se hayan incluido en el informe final.

11 Personal y recursos materiales

Los gobiernos harán todo lo necesario para asegurarse de que cuentan con medios suficientes, personal competente y recursos materiales que les permitan emprender las investigaciones de siniestros marítimos.

12 Publicación de informes sobre siniestros marítimos y su envío a la OMI

12.1 El Estado investigador principal enviará una copia del proyecto de informe final a todos los Estados con intereses de consideración, instándoles a formular a la mayor brevedad observaciones de importancia y bien fundadas acerca del informe. Si el Estado investigador principal recibe observaciones antes de transcurridos 30 días, o en un plazo señalado por mutuo acuerdo, modificará el proyecto de informe final a fin de incorporar la esencia de las observaciones, o bien adjuntará éstas al informe final. Si el Estado investigador principal no recibe observaciones transcurrido el plazo señalado por mutuo acuerdo, enviará el informe final a la Organización siguiendo las prescripciones aplicables y lo hará publicar.

12.2 La plena participación del Estado de abanderamiento en una investigación llevada a cabo por otro Estado con intereses de consideración que informe a la OMI se entenderá como cumplimiento de las obligaciones contraídas por aquél en virtud de los convenios de la OMI.

12.3 Los informes, o las partes pertinentes de los mismos, sobre las circunstancias y causas de los siniestros marítimos se finalizarán lo antes posible, y se pondrán a disposición del público y del sector para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino mediante una mayor conciencia de los factores que se conjugan para causar los siniestros.

12.4 Cuando un Estado con intereses de consideración esté en desacuerdo con la totalidad o parte del informe mencionado en el párrafo 12.1 *supra*, podrá presentar su propio informe al Secretario General.

12.5 El Estado que realice la investigación, tras determinar que es necesario tomar medidas de seguridad urgentes, podrá hacer recomendaciones provisionales a la autoridad pertinente.

13 Reapertura de investigaciones

Cuando se presenten nuevas pruebas relacionadas con un siniestro, éstas se evaluarán en su totalidad y se trasladarán a los otros Estados con intereses de consideración para su conocimiento y efecto. Cuando tales pruebas nuevas puedan alterar materialmente la determinación de las circunstancias del siniestro marítimo, así como los resultados de la investigación en relación con la causa o cualquier recomendación consiguiente, los Estados deberán reconsiderar dichos resultados.

14 Contenido de los informes

14.1 Para facilitar el flujo de la información procedente de las investigaciones de siniestros, cada uno de los informes debe ajustarse al modelo básico esbozado en el párrafo 14.2 *infra*.

14.2 Siempre que sea posible, los informes deben incluir:

- .1 un resumen de los hechos que indique si se han producido muertes, lesiones o contaminación;
- .2 la identidad del Estado de abanderamiento, los propietarios, los gestores, la compañía y la sociedad de clasificación;
- .3 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 pertinentes, tales como el tiempo de servicio a bordo;
- .4 una descripción detallada de las circunstancias del siniestro;
- .5 análisis y observaciones que permitan llegar a conclusiones lógicas, o a resultados, en los que se plasmen todos los factores que contribuyeron al siniestro;
- .6 una o varias secciones en las que se analicen y formulen observaciones sobre los elementos causales, que incluirán tanto los factores mecánicos como humanos, con arreglo a las estipulaciones de la base de datos de la OMI;
- .7 si procede, recomendaciones destinadas a prevenir siniestros similares.

15 Contacto entre las administraciones

Con el fin de facilitar la implantación del presente Código, los Estados deberían hacer saber a la Organización cuáles son las autoridades competentes de sus gobiernos con las que es posible ponerse en contacto para cooperar en las investigaciones de siniestros marítimos.

Apéndice

Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código

Introducción

Los apartados de esta sección deben considerarse directrices destinadas a servir de ayuda a los investigadores que colaboran en una investigación. Los investigadores tendrán en cuenta la información exigida de conformidad con el sistema de notificación de siniestros y sucesos marítimos de la OMI.

Al aplicar el presente Código, los investigadores participantes deben guiarse por lo prescrito en el ordenamiento jurídico del Estado en el que tenga lugar la investigación. En particular, los investigadores que cooperen en ella se guiarán por lo que prescriba la legislación nacional sobre cuestiones tales como:

- notificación oficial a las partes interesadas de que se va a efectuar una investigación;
- visitas a los buques y obtención de documentos;
- organización de entrevistas con los testigos;
- presencia de asesores jurídicos o de terceros durante la entrevista.

1 Información generalmente necesaria en todos los casos

1.1 Pormenores del buque

Nombre, número IMO, nacionalidad, puerto de matrícula, distintivo de llamada

Nombre y dirección de los propietarios y armadores, si procede, y, tratándose de un buque extranjero, nombre y dirección de los agentes

Tipo de buque
Nombre y dirección de los fletadores y tipo de fletamento
Peso muerto, arqueos neto y bruto, y dimensiones principales
Medios de propulsión; datos de las máquinas
Fecha y lugar de construcción y nombre de los astilleros
Peculiaridades estructurales dignas de mención
Cantidad de combustible transportado y ubicación de los tanques de combustible
Equipo radioeléctrico (tipo, marca)
Aparato de radar (número) (tipo, marca)
Girocompás (marca, modelo)
Piloto automático (marca, modelo)
Equipo electrónico de determinación de la situación (marca, modelo) (GPS, Decca, etc.)
Equipo de salvamento (fechas de reconocimiento/caducidad)

1.2 Documentos que habrán de presentarse

(Nota: Deben presentarse los documentos de interés para la investigación. Siempre que sea posible deben retenerse los documentos originales o, en su defecto, guardarse fotocopias autenticadas y fechadas de conformidad con el párrafo 9.1.2 del Código. Algunos de esos documentos deben contener los pormenores indicados en la sección 1.1 de las presentes Directrices.)

Registro del buque
Certificados reglamentarios vigentes
Certificación respecto del Código IGS
Certificados de la sociedad de clasificación o de la autoridad responsable de los reconocimientos
Diario de navegación
Rol de la tripulación
Cualificaciones de la tripulación (véase asimismo el punto 1.4 de las presentes Directrices)
Cuaderno de bitácora
Diario de puerto, extracto del diario de navegación y libro registro de carga
Cuaderno de maniobras de máquinas
Cuaderno de máquinas
Salida impresa del registrador de datos
Carta del registrador de derrota
Carta del ecosonda
Libro registro de hidrocarburos
Cuaderno de sondeo
Libro de órdenes de noche
Órdenes permanentes del capitán/jefe de máquinas
Manual de instrucciones/órdenes permanentes de la compañía
Manual de seguridad de la compañía

Libro o registro de desvíos de la aguja
Libro registro de radar
Fichas del programa de mantenimiento
Registro de pedidos de reparaciones
Contratos de enrolamiento
Registro de fonda, compras diarias, ingresos por viaje
Registro de las pruebas de alcohol y de drogas
Lista de pasajeros
Registro radioeléctrico
Registro de notificaciones del buque
Plan de la travesía
Cartas náuticas y registro de correcciones de cartas
Manuales de instrucciones y mantenimiento de los fabricantes del equipo y la maquinaria
Cualquier otro tipo de documentos de interés para la investigación

1.3 *Pormenores del viaje*

Puerto en el que comenzó el viaje y puerto en el que debía terminar, con las fechas
Datos sobre la carga
Último puerto y fecha de salida
Calados (a proa, a popa, en la sección central) y escoras
Puerto de destino previsto en el momento del accidente
Cualquier suceso ocurrido durante el viaje que pueda haber influido en el suceso, o circunstancia insólita, parezca o no tener relación con el suceso
Plano de la disposición del buque, incluidos los espacios de carga, tanques de lavazas, tanques de combustible líquido/aceite lubricante (diagramas del certificado IOPP)
Pormenores sobre la carga, el combustible, el agua dulce y el lastre, y sobre el consumo

1.4 *Pormenores del personal implicado en el suceso*

Nombre completo
Edad
Pormenores de la lesión
Descripción del accidente
Supervisor de la actividad
Primeros auxilios u otras medidas tomadas a bordo
Funciones a bordo
Certificado de competencia/licencia:
 grado;
 fecha de expedición;
 país expedidor/autoridad expedidora;
 otros certificados de competencia.
Tiempo de servicio en el buque

Experiencia en buques similares
Experiencia en otros tipos de buque
Experiencia en el desempeño de las funciones actuales
Experiencia en otras funciones
Número de horas de servicio en el día del suceso y durante los días anteriores
Número de horas de sueño durante las 96 horas anteriores al suceso
Otros factores, a bordo o de carácter personal, que puedan haber afectado el sueño
Fumador o no fumador; en caso afirmativo, cantidad
Consumo habitual de alcohol
Consumo de alcohol inmediatamente anterior al suceso o en las 24 horas anteriores
¿Estaba bajo prescripción médica?
¿Tomó alguna medicina no prescrita?
Registro de las pruebas de alcohol y de drogas

1.5 *Pormenores de las condiciones meteorológicas y las mareas*

Dirección y fuerza del viento
Dirección y estado de la mar y mar de fondo
Condiciones atmosféricas y visibilidad
Estado y altura de la marea
Dirección y fuerza de la corriente de marea y otras corrientes, teniendo en cuenta las condiciones locales

1.6 *Pormenores del suceso*

Tipo de suceso
Fecha, hora y lugar del suceso
Pormenores del suceso y los eventos que precedieron y siguieron al suceso
Pormenores sobre el funcionamiento del equipo pertinente con referencia especial a los fallos
Personal en el puente
Personal en la cámara de máquinas
Lugar donde se encontraban el capitán y el jefe de máquinas
Modalidad de gobierno del buque (automático o manual)
Extractos de todos los documentos pertinentes de a bordo y, si procede, de los de tierra, concretamente los pormenores de las anotaciones hechas en el diario de navegación, cuaderno de bitácora, cuaderno de bitácora provisional y cuaderno de máquinas, las salidas impresas del registrador de datos y del computador, los datos del registrador de la derrota y la velocidad de la máquina, el libro registro de radar, etc.
Pormenores sobre las comunicaciones efectuadas entre el buque y las radioestaciones, los centros de búsqueda y salvamento y los centros de control, etc., con transcripción de las grabaciones en cinta siempre que sea posible
Pormenores sobre cualquier lesión/muerte que se haya producido
Información del registrador de datos de la travesía (si lo hubiere) para su análisis

1.7 *Asistencia después del suceso*

Si se pidió asistencia, indíquese en qué forma y con qué medios

Si se ofreció o prestó asistencia, indíquese quién la ofreció o prestó, su naturaleza, y si resultó eficaz y adecuada

Si se rechazó la asistencia ofrecida, indíquese el motivo

1.8 *Autenticación de documentos*

Debe pedirse al capitán que autentique todos los documentos y que firme todas las copias de dichos documentos para probar su autenticidad, y que asimismo autentique las distintas fechas y horas.

1.9 *Órdenes de la cámara de máquinas*

En todos los casos en que se esté investigando un abordaje o una varada, y estén implicadas las maniobras de máquinas del buque, se preguntará al capitán o al oficial de la guardia y a otras personas que puedan hablar con conocimiento de causa si se cumplieron de inmediato las órdenes dadas a la cámara de máquinas. En caso de duda al respecto, el investigador lo mencionará en su informe.

1.10 *Fuentes de información externas*

Los investigadores tendrán en cuenta la posibilidad de que fuentes externas permitan corroborar la información, por ejemplo el radar o grabaciones de voces del servicio de tráfico marítimo, el radar situado en tierra y los servicios radioeléctricos de vigilancia, los centros coordinadores de salvamento marítimo, los registros forenses y médicos.

2 Información adicional que se requiere en casos específicos

2.1 *Incendio/explosión*

(Los investigadores tendrán en cuenta el modelo de expediente de siniestro causado por incendio, de la OMI)

¿Cómo se dio la alarma de incendio en el buque?

¿Cómo se alertó al personal sobre el incendio?

¿Dónde comenzó el incendio?

¿Cómo comenzó (si se sabe)?

¿Qué medidas se tomaron de inmediato?

Estado del equipo de lucha contra incendios, (con indicación de las fechas de los reconocimientos o inspecciones)

Extintores disponibles:

tipos disponibles en las cercanías;

tipos disponibles a bordo;

tipos utilizados

Mangueras disponibles/utilizadas

Bombas disponibles utilizadas

¿Hubo agua disponible inmediatamente?

¿Se cerraron los orificios de ventilación del espacio?

¿Qué tipo de material ardió y había en las inmediaciones del incendio?

¿Qué especificación piroretardante tenían los mamparos que circundaban el incendio?

Restricciones motivadas por a) el humo, b) el calor, c) las emanaciones

Libertad de acceso

Facilidad de acceso al equipo contraincendios

Preparación de la tripulación: frecuencia, duración, contenido y zonas del cuadro de obligaciones para casos de incendio y ejercicios correspondientes

Intervención de las brigadas de lucha contra incendios basadas en tierra

2.2 Abordaje

(Los investigadores tendrán en cuenta las fichas sobre averías y los modelos de informes sobre siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería, de la OMI)

Generalidades

Normas locales o especiales para la navegación

Obstrucciones, si las hubo, para maniobrar, por ejemplo: un tercer buque, aguas poco profundas, baliza, boya, etc.

Circunstancias que influyen en la visibilidad y audibilidad, por ejemplo: orientación del sol, reflejo deslumbrante de luces costeras, fuerza del viento, ruido de a bordo y posibilidad de que alguna puerta o ventana pudiera obstruir la vigilancia y/o la audibilidad

Punteo

Posibilidades de interacción

Nombre, número IMO, nacionalidad y demás pormenores del buque

Respecto de cada buque:

Hora, situación, rumbo y velocidad (y método de determinación) cuando se detectó por primera vez la presencia del otro buque

Pormenores de todos los cambios posteriores de rumbo y velocidad del buque propio hasta el momento del abordaje

Demora, distancia y rumbo del otro buque y, si se percibió visualmente, hora en que esto ocurrió y cambios posteriores

Demora y distancia del otro buque, y, si se observó mediante radar, hora de las observaciones y cambios posteriores de rumbo

Indíquese si se trazó la situación del otro buque y mediante qué método (autotrazador, trazador de reflexión, etc.), y copia del gráfico de maniobra, si existe

Comprobación del funcionamiento del equipo

Registrador de derrota

Luces/señales diurnas expuestas y emitidas a bordo, y señales apreciadas en el otro buque

Señales acústicas, incluidas las señales de niebla, emitidas por el buque y en qué momento, y señales escuchadas procedentes del otro buque y en qué momento

Si se mantuvo una radioescucha directa en el canal 16 de ondas métricas, o en otra frecuencia, indíquense los mensajes enviados, recibidos o escuchados

Número de radares instalados a bordo, número de los que estaban funcionando en el momento del siniestro, junto con las escalas utilizadas en cada uno de ellos

Gobierno del buque manual o automático

Compruébese si el aparato de gobierno funcionaba debidamente

Pormenores sobre el servicio de vigía

Partes de cada uno de los buques que entraron primero en contacto y ángulo entre los buques en ese momento

Naturaleza y magnitud de los daños

Cumplimiento de las prescripciones reglamentarias de notificar el nombre y la nacionalidad al otro buque y de mantenerse a la espera después del abordaje

2.3 *Varada*

Pormenores sobre el plan de la travesía, o pruebas de la planificación de ésta

Última situación precisa y método de obtención de la misma

Oportunidades posteriores de obtener las líneas de situación o las situaciones, mediante observaciones astronómicas o terrenales por radio, sistema de determinación de la situación, radar u otros medios, o mediante líneas de sondas, y si no se tomaron, motivo por el que no se hizo

Comparación del dátum de la carta náutica con el dátum del sistema geodésico mundial (WGS)

Condiciones meteorológicas y corrientes de marea o de otra índole experimentadas ulteriormente

Efectos en la aguja de cualquier carga magnética, perturbación eléctrica o atracción local

Aparato(s) de radar en funcionamiento, escalas respectivas utilizadas, y pruebas de vigilancia y registro de funcionamiento del radar

Cartas náuticas, derroteros y avisos a los navegantes con que se contaba, si estaban o no al día, y, caso de que incluyesen alguna advertencia específica, si ésta se tuvo en cuenta

Sondeos efectuados, cuándo y con qué medios

Sondeos de los tanques, cuándo y con qué medios

Calado del buque antes de la varada y cómo se determinó

Situación del buque al producirse la varada y cómo se determinó

Causa y naturaleza de cualquier fallo de las máquinas o del aparato de gobierno antes de la varada

Estado de preparación de las anclas, utilización y eficacia de las mismas

Naturaleza y extensión de la avería

Medidas tomadas y movimientos del buque después de la varada

(Nota: también puede precisarse información similar a la exigida en los casos de hundimiento)

2.4 *Hundimiento*

(Los investigadores tendrán en cuenta las fichas sobre averías y los modelos de informes sobre siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería, de la OMI)

Calado y francobordo al salir del último puerto, y cambios subsiguientes por consumo de provisiones y combustible

Francobordo apropiado para la zona y fecha en cuestión

Procedimientos de carga, esfuerzos sufridos por el casco

Pormenores sobre toda alteración efectuada en el casco o en el equipo desde el último reconocimiento, e identidad de la persona que sancionó tales cambios

Estado del buque, posibles efectos en su navegabilidad

Datos sobre la estabilidad y momento en que se determinaron

Factores que afectan a la estabilidad, por ejemplo: modificaciones estructurales, naturaleza, peso, distribución y corrimiento de cualquier carga y lastre, superficie libre en los tanques o agua acumulada en el buque

Subdivisión mediante mamparos estancos

Disposición e integridad de estanquidad de las escotillas, portillos, portas y otras aberturas

Número de bombas y capacidad y eficacia de las mismas; emplazamiento de los colectores de aspiración

Causa y naturaleza de la primera entrada de agua en el buque

Otras circunstancias que condujeron al hundimiento

Medidas tomadas para prevenir el hundimiento

Situación del buque al producirse el hundimiento y cómo se determinó

Dispositivos de salvamento disponibles y utilizados, así como cualquier dificultad experimentada en su utilización

2.5 Contaminación causada por un suceso

(Los investigadores tendrán en cuenta que se deben notificar a la OMI los derrames accidentales de 50 o más toneladas de sustancias líquidas, así como los datos obtenidos en las investigaciones de sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos.)

Tipo de contaminante

Número ONU/clase de riesgo de la OMI (si procede)

Tipo de embalaje/envase (si procede)

Cantidad a bordo

Cantidad perdida

Método de estiba y sujeción

Lugar de estiba y cantidades en cada compartimento/contenedor

Tanques/espacios con brechas

Tanques/espacios susceptibles de tener brechas

Medidas tomadas para prevenir mayores pérdidas

Medidas tomadas para atenuar los efectos de la contaminación

Dispersante/neutralizador, si se ha utilizado alguno

Barrera flotante de contención, si se ha utilizado alguna

3 Obtención de pruebas materiales

3.1 Pueden presentarse casos en los que haya pruebas materiales que sea necesario someter a examen científico, como por ejemplo combustible, pintura/depósitos, piezas de equipo y máquinas, y elementos de la estructura.

3.2 Antes de proceder a su remoción, dichas pruebas deben fotografiarse *in situ*. Las muestras se fotografiarán después frente a un fondo claro antes de colocarlas en recipientes limpios y adecuados como botellas, bolsas de plástico, latas, etc. El recipiente debe ser precintado y etiquetado con claridad, indicando su contenido, el nombre del buque, el lugar en que se ha tomado la muestra, la fecha y el nombre del investigador. Tratándose de piezas de equipo y máquinas, se obtendrán copias de los certificados pertinentes.

3.3 Cuando se tomen muestras de pintura con fines de identificación en casos de abordaje, se obtendrá también si es posible una muestra de pintura del bidón de pintura del buque.

3.4 Habrá que asesorarse acerca de los recipientes que conviene utilizar. Por ejemplo, las bolsas de plástico son apropiadas para las muestras de pintura pero no lo son para investigaciones de incendios en las que puede ser necesario someter a prueba los materiales con el fin de determinar si contienen acelerantes, en cuyo caso será preferible utilizar latas precintables.

4 Registradores de datos de la travesía

Cuando se disponga de datos procedentes de un registrador de datos de la travesía (RDT) y el Estado que lleve a cabo la investigación de un siniestro o un suceso grave no cuente con el dispositivo apropiado para efectuar su lectura, dicho Estado deberá recabar de otro Estado la utilización del dispositivo de lectura teniendo en cuenta lo siguiente:

- .1 el potencial del dispositivo de lectura;
- .2 la posibilidad de disponer de dicho dispositivo en el momento oportuno; y
- .3 el lugar donde se halla el dispositivo.

5 Otras fuentes de información

Los investigadores tendrán en cuenta que otros organismos gubernamentales, tales como los servicios de aduanas, el servicio de cuarentena y las autoridades estatales pueden poseer información útil relativa al rol de la tripulación, el estado general del buque, las listas de provisiones a bordo (incluido el alcohol), los certificados del buque, etc. Asimismo, las autoridades portuarias y los inspectores independientes dispondrán posiblemente de información útil para una investigación.

FORMULARIO DE DATOS SOBRE LA ACTIVIDAD REALIZADA

Investigación :
Nombre : **Categoría** :
Cualificaciones : **Formación/cursos** :
Dirección :
Teléfono : **Facsímil** :
Gestores :
Teléfono : **Facsímil** :
Fecha de enrolamiento : **Lugar de enrolamiento** :
Tiempo de viaje :

CUADRO DE LA ACTIVIDAD EN LAS 96 HORAS PREVIAS (D-X = día del siniestro)

Día	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
D-4																								
D-3																								
D-2																								
D-1																								
D-X																								

(X, Hora del accidente; F, Comida; W, Guardia; M, Trabajo de mantenimiento; S, Sueño; C, Guardia de la carga; R, Recreo, incluido el permiso en tierra; A, Bebida alcohólica)

Salud :

Problemas personales :