



Código ISM

Módulo: Código
Asignatura:
Profesor:
Ref.: 1020_COD_ISM_0405

RESOLUCIÓN A.741(18)

aprobada el 4 de noviembre de 1993

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

(Modificado por el MSC 73, de diciembre de 2000)

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, 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 TAMBIÉN la resolución A.680(17), mediante la cual invitó a 106 Gobiernos Miembros a que instasen a las personas encargadas de la gestión y utilización de los buques a que adopten las medidas necesarias a fin de formular, implantar i evaluar procedimientos de gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación conformes con las Directrices de la OMI sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.596(15), mediante la cual pidió al Comité de Seguridad Marítima que elaborara, siempre que ello fuera procedente y con carácter de urgencia, directrices sobre procedimientos de gestión a bordo y en tierra, así como su decisión de incluir en el programa de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino un punto relativo a la gestión a bordo y en tierra para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación del mar, respectivamente,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.441(XI), mediante la cual invitó a los Estados a que tomasen las medidas necesarias para garantizar que el propietario de todo buque que enarbole su pabellón les facilite la información que a la sazón sea necesaria para determinar quien es la persona con la cual el propietario del buque haya acordado contractualmente o de algún otro modo que asuma sus responsabilidades respecto del buque en lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con la seguridad marítima y la protección del medio marino, y establecer contacto con esa persona,

RECORDANDO IGUALMENTE la resolución A.443(XI), mediante la cual invitó a los gobiernos a que tomasen las medidas necesarias para proteger al capitán en el debido desempeño de sus funciones sobre la seguridad marítima y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de que la gestión naviera esté debidamente organizada de modo que responda a las necesidades de las personas a bordo de los buques y

permita alcanzar y mantener normas elevadas de seguridad y de protección del medio ambiente,

RECONOCIENDO ASIMISMO que la manera más eficaz de prevenir los siniestros marítimos y la contaminación del mar por los buques consiste en proyectarlos, construirlos, equiparlos y mantenerlos, así como dotarlos de tripulaciones debidamente formadas, de conformidad con los convenios y normas internacionales relativos a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación,

TOMANDO NOTA de que el Comité de Seguridad Marítima está elaborando prescripciones para su aprobación por los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS), que harán obligatorio el cumplimiento del Código a que se hace referencia en el párrafo dispositivo 1,

CONSIDERANDO que la pronta implantación de dicho Código contribuiría enormemente a acrecentar la seguridad en el mar y la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino han revisado la resolución A.680(17) y las directrices que acompañan a la misma, al elaborar el Código,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 62º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 34º periodo de sesiones,

1. APRUEBA el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación "Código internacional de gestión de la seguridad (IGS)", que figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA VIVAMENTE a los gobiernos a que implanten el código IGS en el ámbito nacional, concediendo prioridad a los buques de pasaje, buques tanque, buques gaseros, buques graneleros y unidades móviles de perforación mar adentro que enarboles sus pabellones, tan pronto como les sea posible, o a más tardar el 1 de junio de 1998, en espera de la elaboración de las disposiciones de obligado cumplimiento del Código;
3. PIDE a los gobiernos que informen al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino sobre las medidas que hayan adoptado para implantar el código IGS;
4. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que elaboren directrices para la implantación del código IGS;
5. PIDE ASIMISMO al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que examinen periódicamente el Código y las directrices conexas, enmendándolos según sea necesario;
6. REVOCA la resolución A.680(17).

ANEXO
CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN (CÓDIGO
INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (IGS))

PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y LA
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Índice

Preámbulo

Parte A - Implantación

- 1 Generalidades
 - 1.1 Definiciones
 - 1.2 Objetivos
 - 1.3 Aplicación
 - 1.4 Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad (SGS)
 - 2 Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente
 - 3 Responsabilidad y autoridad de la compañía
 - 4 Personas designadas
 - 5 Responsabilidad y autoridad del capitán
 - 6 Recursos y personal
 - 7 Elaboración de planes para las operaciones de a bordo
 - 8 Preparación para emergencias
 - 9 Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos
 - 10 Mantenimiento del buque y el equipo
 - 11 Documentación
 - 12 Verificación por la compañía, examen y evaluación
- Parte B - Certificación y verificación
- 13 Certificación y verificación periódica
 - 14 Certificación provisional
 - 15 Verificación
 - 16 Modelos de certificados

PREÁMBULO

1 El presente Código tiene por objeto proporcionar una norma internacional sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2 La Asamblea aprobó la resolución A.443(XI), mediante la cual invitó a todos los gobiernos a que tomasen las medidas necesarias para proteger al capitán en el debido desempeño de sus funciones sobre la seguridad marítima y la protección del medio marino.

3 La Asamblea aprobó asimismo la resolución A.680(17), en la que reconocía, además, la primordial importancia de que la gestión esté debidamente organizada para responder a las necesidades del personal de a bordo con objeto de alcanzar y mantener un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente.

4 En vista de que nunca dos compañías navieras o propietarios de buques son idénticos y que éstos operan en condiciones muy diversas, el Código sólo establece principios y objetivos generales.

5 El Código está redactado en términos amplios para lograr la máxima aplicación. No cabe duda de que los distintos niveles de gestión, ya sea en tierra o en el mar, requerirán diversos niveles de conocimiento y dominio de los temas a que se hace referencia.

6 La dedicación del personal de categoría superior es la piedra angular de una buena gestión de la seguridad. En materia de seguridad y de prevención de la contaminación, el resultado que se obtenga dependerá, en último término, del grado de competencia y de la actitud y motivación que tengan las personas de todas las categorías.

PARTE A - IMPLANTACIÓN

1 GENERALIDADES

1.1 Definiciones

Las siguientes definiciones se aplican a las partes A y B del presente Código.

1.1.1 "Código internacional de gestión de la seguridad (IGS)": El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación aprobado por la Asamblea, en la forma que pueda ser enmendado por la Organización.

1.1.2 "Compañía": El propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código.

1.1.3 "Administración": El gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar el buque.

1.1.4 "Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS)": Un sistema estructurado y basado en documentos, que permita al personal de la compañía implantar de forma eficaz los principios de seguridad y protección ambiental de la misma.

1.1.5 "Documento de Cumplimiento (DC)": Un documento expedido a una compañía que cumple lo prescrito en el presente Código.

1.1.6 “Certificado de Gestión de la Seguridad (CGS)”: Un documento expedido a un buque como testimonio de que la compañía y su gestión a bordo del buque se ajustan al SGS aprobado.

1.1.7 “Pruebas objetivas”: Información cuantitativa o cualitativa, registros o exposiciones de hechos relativos a la seguridad o a la existencia y aplicación de un elemento del SGS, basados en observaciones, medidas o ensayos y que puedan verificarse.

1.1.8 “Observación”: Una exposición de hechos formulada durante una auditoría de la gestión de la seguridad y justificada con pruebas objetivas.

1.1.9 “Incumplimiento”: Una situación observada en la que hay pruebas objetivas de que no se ha cumplido una determinada prescripción.

1.1.10 “Incumplimiento grave”: Discrepancia identificable que constituye una amenaza grave para la seguridad del personal o del buque o entraña un riesgo grave para el medio ambiente, que exige medidas correctivas inmediatas e incluye la ausencia de aplicación efectiva y sistemática de una prescripción del presente Código.

1.1.11 “Fecha de vencimiento anual”: El día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate.

1.1.12 “Convenio”: *El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974 (SOLAS 74), enmendado.*

1.2 Objetivos

1.2.1 El Código internacional de gestión de la seguridad tiene por objeto garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente, concretamente al medio marino, y a los bienes.

1.2.2 Los objetivos de la gestión de la seguridad de la compañía abarcarán, entre otras cosas:

- .1 establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;
- .2 tomar precauciones contra todos los riesgos señalados; y
- .3 mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

1.2.3 El sistema de gestión de la seguridad deberá garantizar:

- .1 el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias; y

.2 que se tienen presentes los códigos aplicables, junto con las directrices y normas recomendadas por la Organización, las administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector.

1.3 Aplicación

Las prescripciones del Código podrán aplicarse a todos los buques.

1.4 Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad (SGS)

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

- .1 principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;
- .2 instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la legislación internacional y del Estado de abanderamiento;
- .3 niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos;
- .4 procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones del Código;
- .5 procedimientos de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia; y
- .6 procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

2 PRINCIPIOS SOBRE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

2.1 La compañía establecerá principios sobre seguridad y protección del medio ambiente que indiquen cómo alcanzar los objetivos enunciados en el párrafo 1.2.

2.2 La compañía se asegurará de que se aplican y mantienen dichos principios a los distintos niveles organizativos, tanto a bordo de los buques como en tierra.

3 RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DE LA COMPAÑÍA

3.1 Si la entidad responsable de la explotación del buque no es el propietario, éste habrá de comunicar a la Administración el nombre y demás datos de aquélla.

3.2 La compañía determinará y documentará la responsabilidad, autoridad e interdependencia de todo el personal que dirija, ejecute y verifique las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación.

3.3 La compañía será responsable de garantizar que se habilitan los recursos y el apoyo necesario en tierra para permitir a la persona o personas designadas ejercer sus funciones.

4 PERSONAS DESIGNADAS

A fin de garantizar la seguridad operacional del buque y proporcionar el enlace entre la compañía y el personal de a bordo, cada compañía designará, en la forma que estime oportuna, a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten a la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan recursos suficientes y el debido apoyo en tierra.

5 RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL CAPITÁN

5.1 La compañía determinará y documentará las atribuciones del capitán en el ejercicio de las funciones siguientes:

- .1 implantar los principios de la compañía sobre seguridad y protección ambiental;
- .2 fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios;
- .3 impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple;
- .4 verificar que se cumplen las medidas prescritas; y
- .5 revisar el SGS e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

5.2 La compañía hará que en el SGS que se aplique a bordo figure una declaración recalcando de manera inequívoca la autoridad del capitán. La compañía hará constar en el SGS que compete primordialmente a éste tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, así como pedir ayuda a la compañía en caso necesario.

6 RECURSOS Y PERSONAL

6.1 La compañía garantizará que el capitán:

- .1 está debidamente capacitado para ejercer el mando;
- .2 conoce perfectamente el SGS por ella adoptado; y
- .3 cuenta con la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria.

6.2 La compañía garantizará que los buques están tripulados por gente de mar competente, titulada y en buen estado físico, de conformidad con las correspondientes disposiciones nacionales e internacionales.

6.3 La compañía adoptará procedimientos a fin de garantizar que el personal nuevo y el que pase a realizar tareas nuevas que guarden relación con la seguridad y la protección del medio ambiente puede familiarizarse debidamente con sus funciones. Se concretarán, fijarán documentalmente e impartirán las instrucciones que sea indispensable dar a conocer antes de hacerse a la mar.

6.4 La compañía se asegurará de que todo el personal relacionado con el SGS comprende adecuadamente los oportunos reglamentos, códigos y directrices.

6.5 La compañía adoptará y mantendrá procedimientos por cuyo medio se concreten las necesidades que puedan presentarse en la esfera de la formación, con objeto de potenciar el SGS, y garantizará que tal formación se imparte a la totalidad del personal interesado.

6.6 La compañía adoptará procedimientos para que la información sobre los SGS se facilite al personal del buque en un idioma o idiomas de trabajo que entienda.

6.7 La compañía se asegurará de que, en la realización de las tareas relacionadas con el SGS, el personal del buque puede comunicarse de manera efectiva.

7 ELABORACIÓN DE PLANES PARA LAS OPERACIONES DE A BORDO

La compañía adoptará procedimientos para la preparación de los planes e instrucciones, incluidas las listas de comprobación que proceda, aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación. Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente.

8 PREPARACIÓN PARA EMERGENCIAS

8.1 La compañía adoptará procedimientos para determinar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo, así como para hacerles frente.

8.2 La compañía establecerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.

8.3 En el SGS se proveerán las medidas necesarias para garantizar que la compañía como tal pueda en cualquier momento actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus buques.

9 INFORMES Y ANÁLISIS DE LOS CASOS DE INCUMPLIMIENTO, ACCIDENTES Y ACAECIMIENTOS POTENCIALMENTE PELIGROSOS

9.1 El SGS incluirá procedimientos para poner en conocimiento de la compañía los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas, así como para que se investiguen y analicen, con objeto de aumentar la eficacia del sistema.

9.2 La compañía establecerá los procedimientos necesarios para aplicar las correspondientes medidas correctivas.

10 MANTENIMIENTO DEL BUQUE Y EL EQUIPO

10.1 La compañía adoptará procedimientos para garantizar que el mantenimiento del buque se efectúa de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

10.2 En relación con lo que antecede, la compañía se asegurará de que:

- .1 se efectúan inspecciones con la debida periodicidad;
- .2 se notifican todos los casos de incumplimiento y, si se conocen, sus posibles causas;
- .3 se toman medidas correctivas apropiadas; y
- .4 se conservan sendos expedientes de esas actividades.

10.3 La compañía adoptará en el SGS procedimientos adecuados para averiguar cuales son los elementos del equipo y los sistemas técnicos que, en caso de avería repentina, puedan crear situaciones peligrosas. Se arbitrarán asimismo medidas concretas destinadas a acrecentar la fiabilidad de dichos elementos o sistemas. Una de tales medidas consistirá en la realización periódica de pruebas con los dispositivos auxiliares, así como con los elementos del equipo o los sistemas técnicos que no estén en uso continuo.

10.4 Las inspecciones y medidas a que se hace referencia en los párrafos 10.2 y 10.3 se integrarán en las operaciones ordinarias de mantenimiento del buque.

11 DOCUMENTACIÓN

11.1 La compañía adoptará y mantendrá procedimientos para controlar todos los documentos y datos relacionados con el SGS.

11.2 La compañía se asegurará de que:

- .1 se dispone de documentos actualizados en todos los lugares en que sean necesarios;
- .2 las modificaciones que se efectúen en los documentos son revisadas y aprobadas por personal autorizado; y
- .3 se eliminan sin demora los documentos que hayan perdido actualidad.

11.3 Los documentos que se utilicen para describir e implantar el SGS podrán denominarse "Manual de gestión de la seguridad". La documentación se elaborará en la forma que juzgue más conveniente la compañía. Cada buque llevará a bordo la documentación que le sea aplicable.

12 VERIFICACIÓN POR LA COMPAÑÍA, EXAMEN Y EVALUACIÓN

12.1 La compañía efectuará auditorías internas para comprobar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al SGS.

12.2 La compañía evaluará periódicamente la eficacia del SGS, y, en caso necesario, la revisará con arreglo a los procedimientos que ella misma establezca.

12.3 Para efectuar las auditorías y poner en práctica las posibles medidas se aplicarán los procedimientos previstos en la documentación.

12.4 El personal que lleve a cabo las auditorías será ajeno, en cada caso, a la esfera de actividad concreta objeto de examen, salvo que, por las dimensiones y demás características de la compañía, ello resulte inviable.

12.5 Los resultados de las auditorías y revisiones se darán a conocer a todo el personal que ejerza alguna función en la esfera de actividad de que se trate.

12.6 El personal de gestión encargado de la esfera de actividad de que se trate adoptará sin demora las medidas oportunas para subsanar las deficiencias observadas.

PARTE B - CERTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN

13 CERTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN PERIÓDICA

13.1 El buque deberá ser explotado por una compañía a la que se haya expedido el documento de cumplimiento o un documento provisional de cumplimiento conforme con lo dispuesto en el párrafo 14.1, aplicable a dicho buque.

13.2 La Administración, una organización reconocida por la Administración o, a petición de ésta, otro Gobierno contratante del Convenio, expedirá a toda compañía que cumpla las prescripciones del presente Código un DC válido por un periodo determinado por la Administración, que no excederá de cinco años. Dicho documento será aceptado como prueba de que la compañía está capacitada para cumplir las prescripciones del presente Código.

13.3 El DC sólo será válido para los tipos de buques que se indiquen expresamente en el documento. Dicha indicación estará basada en los tipos de buques respecto de los cuales se hizo la verificación inicial. Sólo se añadirán otros tipos de buques una vez verificada la capacidad de la compañía para cumplir las prescripciones del Código aplicables a esos tipos de buques. A este respecto, los tipos de buques son los mencionados en la regla IX/1 del Convenio SOLAS.

13.4 La validez de un DC estará sujeta a una verificación anual de la Administración, de una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, de otro Gobierno Contratante, en los tres meses anteriores o posteriores a su fecha de vencimiento.

13.5 La Administración o, a petición de ésta, el Gobierno Contratante que expidió el DC, lo retirará cuando no se solicite la verificación anual prescrita en el párrafo 13.4 o si existen pruebas de incumplimiento grave del presente Código.

.1 Si se retira el DC también se retirarán todos los certificados de gestión de la seguridad o certificados de gestión de la seguridad provisionales relacionados con aquél.

13.6 Se conservará a bordo una copia del DC de modo que el capitán del buque, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación por la Administración o la organización reconocida por ella, o para los fines de control a que se hace referencia en la regla IX/6.2 del Convenio. No es necesario que la copia del documento sea autenticada o certificada.

13.7 La Administración, una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, otro Gobierno Contratante, expedirá a un buque un CGS válido por un periodo que no excederá de cinco años. El CGS se expedirá después de verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al SGS aprobado. Dicho certificado se aceptará como prueba de que el buque cumple las prescripciones del presente Código.

13.8 La validez del CGS estará sujeta a una verificación intermedia, como mínimo, que efectuará la Administración, una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, otro Gobierno Contratante. Si sólo va a realizarse una verificación intermedia, y el periodo de validez del CGS es de cinco años, ésta tendrá lugar entre las fechas del segundo vencimiento anual del CGS y el tercero.

13.9 Además de las prescripciones del párrafo 13.5.1, la Administración o, a petición de ésta, el Gobierno Contratante que lo haya expedido, retirará el CGS cuando no se solicite la verificación intermedia prescrita en el párrafo 13.8, o si existen pruebas de incumplimiento grave del presente Código.

13.10 No obstante lo prescrito en los párrafos 13.2 y 13.7, cuando la verificación de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del DC o CGS existentes, el DC o CGS nuevos serán válidos a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del DC o CGS existente.

13.11 Cuando la verificación de renovación se termine más de tres meses antes de la fecha de expiración del DC o del CGS existentes, el nuevo DC o CGS será válido a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años a partir de esa fecha.

14 CERTIFICACIÓN PROVISIONAL

14.1 Un DC provisional podrá ser expedido para facilitar la implantación inicial del presente Código, cuando:

- .1 una compañía se establezca por primera vez, o
- .2 vayan a añadirse nuevos tipos de buque a un DC existente,

una vez que se haya verificado que la compañía cuenta con un sistema de gestión de la seguridad que cumple las prescripciones del párrafo 1.2.3 del presente Código, a condición de que la compañía demuestre que tiene planes para implantar un sistema de gestión de la seguridad que satisfaga todas las prescripciones del presente Código durante el periodo de validez del DC provisional. Este DC provisional será

expedido para un periodo de 12 meses como máximo por la Administración, una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, por otro Gobierno Contratante. Se conservará a bordo una copia del DC provisional de modo que el capitán del buque, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación por la Administración o la organización reconocida por ella, o para los fines de control a que se hace referencia en la regla IX/6.2 del Convenio. No es necesario que la copia del documento sea autenticada o certificada.

14.2 Podrá expedirse un CGS provisional:

- .1 a los buques nuevos en el momento de su entrega,
- .2 cuando una compañía se hace cargo de la explotación de un buque que es nuevo en esa compañía, o
- .3 cuando el buque cambia de pabellón.

Tal CGS provisional será expedido para un periodo de seis meses como máximo por la Administración o por una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, por otro Gobierno Contratante.

14.3 En casos especiales, la Administración o, a petición de ésta, otro Gobierno Contratante puede ampliar el plazo de validez de un CGS provisional por un periodo de seis meses como máximo a partir de la fecha de expiración.

14.4 Un CGS provisional podrá expedirse después de verificar que:

- .1 el DC o el DC provisional, corresponde al buque de que se trate;
- .2 el SGS de la compañía para ese buque incluye los elementos clave del presente Código, y se ha evaluado durante la auditoría previa a la expedición del DC o se ha hecho una demostración del mismo para la expedición del DC provisional;
- .3 la compañía tiene previsto realizar una auditoría del buque en los tres meses siguientes;
- .4 el capitán y los oficiales están familiarizados con el SGS y con las medidas previstas para su aplicación;
- .5 se han dado las instrucciones que se consideran esenciales antes de hacerse a la mar;
- .6 se ha facilitado la información pertinente sobre el SGS en el idioma o los idiomas de trabajo que el personal del buque comprenda.

15 VERIFICACIÓN

15.1 Todas las verificaciones prescritas en el presente Código se realizarán de conformidad con procedimientos aceptados por la Administración, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

16 MODELOS DE CERTIFICADOS

16.1 Los DC, CGS y los DC y CGS provisionales, estarán redactados conforme a los modelos que figuran en el apéndice del presente Código. Si el idioma utilizado no es el inglés ni el francés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

16.2 Además de las prescripciones del párrafo 13.3, el tipo de buque que se indica en el DC y en el DC provisional puede refrendarse de modo que recoja las restricciones de explotación del buque descritas en el SGS y con el servicio que preste el buque.