

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA N° 5-18 (DPSN)

TOMO 2

“RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE”

www.prefecturanaval.gob.ar
info@prefecturanaval.gob.ar

Buenos Aires, 22 de Agosto de 2018.-

NORMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN (NGS)

Visto lo propuesto por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, lo opinado por la Dirección de Planeamiento, y

CONSIDERANDO:

Que el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS) fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante la Resolución A.741(18), el cual adquirió carácter obligatorio el 1 de julio de 1998, a través de la entrada en vigor del capítulo IX del Convenio SOLAS, ratificado por Ley N° 22.079, titulado "Gestión de la seguridad operacional de los buques"; constituyéndose en una norma internacional para garantizar la seguridad a bordo y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente y a los bienes.

Que en el marco de la referida resolución de la Asamblea de la OMI, la cual resulta aplicable a todos los buques, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó el Convenio sobre el trabajo en el sector de la pesca N° 188 (C 188), ratificado por Ley N° 26.669, instando a los Estados a promover legislación que exija el establecimiento de sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques pesqueros.

Que la resolución MSC.273(85), que entrara en vigor el 1 de julio de 2010, enmendando el Código IGS, introduce como requisito obligatorio para las compañías evaluar todos los riesgos identificados para sus buques, su personal y el medio ambiente, y tomar las oportunas precauciones.

Que conforme a la resolución MSC.428(98), todo sistema de gestión de la seguridad aprobado debería tener en cuenta la gestión de los riesgos cibernéticos, de conformidad con los objetivos y prescripciones funcionales del Código IGS para salvaguardar el transporte marítimo ante las amenazas y vulnerabilidades cibernéticas actuales y emergentes, a más tardar en la primera verificación anual del Documento de Cumplimiento de la Compañía después del 1 de enero de 2021.

Que el Artículo 26 de la Constitución Nacional establece la libertad de navegación, para todas las banderas, de sus ríos interiores, "con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad nacional". Que concordante con lo expresado, procede disponer la aplicación de las aludidas normas a todos los buques que naveguen u operen en aguas navegables de la Nación, sean ellos de bandera nacional o extranjera.

Que mediante Decreto N° 111/2006 se incorpora al Título 2 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), el Capítulo 6 de "Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y para la Prevención de la Contaminación", debiendo la Prefectura reglamentar qué buques o artefactos navales deberán implantar y mantener un sistema de gestión de la seguridad (SGS).

Que la manera más eficaz de prevenir los siniestros marítimos y la contaminación del mar por los buques consiste en el dictado de normas regulatorias que implanten el precitado código en el ámbito nacional, procurando la simplificación administrativa y normativa.

Que la Asesoría Jurídica de la Institución ha emitido Dictamen favorable para la implementación de la presente.

Que el proyecto no presenta objeciones desde el punto de vista reglamentario, conforme lo establece la publicación R.I. PNA 3-001 "Reglamento de Publicaciones".

Que esta instancia está facultada para dictar el correspondiente acto administrativo, de acuerdo a los preceptos del Artículo 5º, inciso a), apartado 2 de la Ley N° 18.398 "Ley General de la Prefectura Naval Argentina".

Por ello,

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

ARTÍCULO 1º.- APRUÉBASE la Ordenanza N° 5-18 (DPSN) del Tomo 2 "RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE" titulada "NORMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN (NGS)", que se adjunta como Anexo (IF-2018-39387107-APN-DICO#PNA) y que forma parte de la presente disposición.

ARTÍCULO 2º.- Para compañías y buques certificados, la presente Ordenanza entrará en vigencia transcurridos TREINTA (30) días a partir de la fecha de publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina, mientras que para las nuevas compañías y buques lo hará transcurridos los CIENTO OCHENTA (180) días.

ARTÍCULO 3º.- DERÓGANSE las Ordenanzas N° 11-97 (DPSN) del TOMO 2 "RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE" y N° 8-97 (DPSN) del TOMO 3 "RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE".

ARTÍCULO 4º.- Por la DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO, se procederá a la publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina y actualización de la Ordenanza antes mencionada, en los sitios oficiales de INTERNET e INTRANET de la Prefectura Naval Argentina. Posteriormente, corresponderá su archivo en el Departamento Organización y Desarrollo como antecedente.

EDUARDO RENE SCARZELLO
PREFECTO GENERAL
PREFECTO NACIONAL NAVAL

Disposición DISFC-2018-1242-APN-PNA#MSG

NORMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE
Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN (NGS).

1. OBJETO

- 1.1 Las presentes Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (NGS) proporcionan pautas a los propietarios, operadores y capitanes de los buques de la Matrícula Nacional sobre los requisitos exigidos por la Prefectura para el cumplimiento del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS). Las NGS proporcionan los requisitos nacionales para compañías y buques que solicitan la certificación del Código IGS y, además, contienen las políticas e interpretaciones de la Prefectura con respecto a la aplicación e implementación del Código IGS.
- 1.2 Asimismo, las NGS contemplan las enmiendas de 2010 y 2015 al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), introducidas mediante resolución MSC.273(85) y MSC.353(92), que establecen como requisito obligatorio para las compañías, evaluar todos los riesgos identificados para sus buques, su personal y el medio ambiente, y tomar las oportunas precauciones; adoptar los procedimientos para aplicar las correspondientes medidas correctivas, incluidas las destinadas a evitar que se repitan los problemas; efectuar auditorías internas a bordo y en tierra a intervalos que no excedan los DOCE (12) meses para verificar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al SGS; si el buque está dotado con gente de mar cualificada, titulada y con la aptitud física para el servicio, de conformidad con las prescripciones nacionales e internacionales; y dispone de una dotación adecuada a fin de prever todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de las operaciones en condiciones de seguridad a bordo, entre otras.
- 1.3 Cabe destacar que los requisitos nacionales establecidos por la Prefectura Naval Argentina y las enmiendas recientes al Código IGS, no excluye que las compañías incorporen o requieran elementos adicionales en los sistemas de gestión de la seguridad (SGS) más allá de los contenidos en las presentes Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (NGS).

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

- 2.1 Las presentes NGS son aplicables a todos los buques de pasaje de la Matrícula Nacional, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, y todos los petroleros, químiqueros, gaseros, graneleros, naves de carga de alta velocidad, unidades móviles de perforación mar adentro autopropulsadas, en un viaje internacional, cuyo Numeral de Arqueo Total sea igual o superior a QUINIENTAS (500) toneladas.
- 2.2 Salvo lo prescripto en el punto 2.1, cumplirán con lo dispuesto en la presente Ordenanza los siguientes buques:
 - 2.2.1 Buques de pasaje:
 - 2.2.1.1 incluidas las naves de pasaje de gran velocidad que operen en zonas de navegación marítima nacional, Río de la Plata Exterior, incluido el Puerto de Colonia (R.O del Uruguay).
 - 2.2.1.2 no incluidos en el punto 2.2.1.1 que realicen navegación marítima costera, de rada o ría, lacustre, portuaria, ríos interiores, y Río de la Plata interior, excluido el Puerto de Colonia (R.O. del Uruguay).
 - 2.2.2 Buques de carga:
 - 2.2.2.1 Petroleros, químiqueros, gaseros, graneleros, incluyendo naves de carga de gran velocidad, unidades móviles de perforación mar adentro autopropulsadas y demas

buques de carga no comprendidos de Numeral de Arqueo Total igual o superior a TRESCIENTAS (300) toneladas que efectúen navegación marítima nacional, fluvial, lacustre y/o interior de puerto.

2.2.2.2 Convoyes de remolque, empuje y tiro de Numeral de Arqueo Total igual o mayor a TRESCIENTAS (300) toneladas o que el conjunto traccionado sea igual o superior a este tonelaje (incluidos los remolcadores afectados al servicio de custodia de barcazas cuando el conjunto barcaza custodiada – remolcador posea un Numeral de Arqueo Total igual o mayor a TRESCIENTAS (300) toneladas que efectúen navegación marítima nacional, fluvial, lacustre y/o interior de puerto.

2.2.3 Buques pesqueros:

2.2.3.1 todos los buques pesqueros de navegación marítima de altura, independientemente de su numeral de arqueo total; y

2.2.3.2 afectados a cualquier tipo de navegación, cuyo Numeral de Arqueo Total sea igual o superior a CIENTO CINCUENTA (150) toneladas.

2.2.4 Todas las embarcaciones que efectúen servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios.

2.2.5. Exenciones: estarán eximidos de implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS), los siguientes tipos de buques:

2.2.5.1 buques de carga sin propulsión y sin tripulación;

2.2.5.2 buques de pasaje o lanchas con Numeral de Arqueo Total menor a CUARENTA (40) toneladas y que transporten menos de CIEN (100) pasajeros (2da. y 3ra. Agrupación del Registro Nacional de Buques – Ordenanza N° 9/02 (DPSN), implementarán, en cambio, un sistema simplificado de registros, basado en una evaluación de riesgos de las operaciones sustantivas a bordo, siguiendo el procedimiento que se indica en el Anexo N° 1 de las presentes NGS;

2.2.5.3 la Prefectura Naval Argentina podrá ampliar la implementación de un sistema simplificado de registros a otros tipos de buques así como también a los comprendidos en el punto 2.2.5.2 de la presente, cuando las circunstancias particulares de la naturaleza del servicio o navegación a que se encuentran afectados y/o la necesidad de proteger el medio ambiente, así lo aconsejen.

2.2.5.4. buques amparados bajo el régimen de excepción previsto en el Artículo 6° de la Ley de Cabotaje Nacional N° 19.492/44, siempre que dispongan de un Sistema de Gestión de la Seguridad implementado a bordo y supervisado por el Estado de Abanderamiento. Estos buques podrán optar por el régimen de auditoría y certificación de la Prefectura para el cumplimiento de las presentes “Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (NGS)”.

2.2.5.5. las embarcaciones que efectúen servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios que transporten menos de DOCE (12) personas a bordo ya sean consideradas como personal calificado o pasajeros, y estén afectadas a navegación de ríos interiores acorde su Certificado de Seguridad de la Navegación.

3. REQUISITOS

3.1 Definiciones.

A los efectos de la aplicación de las presentes NGS el significado de los términos que a continuación se detallan, será el siguiente:

- 3.1.1 *Buque de carga*: Es todo buque que no sea buque de pasaje.
- 3.1.2 *Buque de carga combinado*: Es todo buque petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.
- 3.1.3 *Buque de pasaje*: Es todo buque que transporte más de DOCE (12) pasajeros.
 - 3.1.3.1 *Lancha de pasajeros*: Es toda embarcación normalmente de eslora menor a VEINTICUATRO METROS (24 m.), que no posea cubierta de cierre o que la misma no sea continua de proa a popa y que transporte mas de DOCE (12) pasajeros exclusivamente sentados, sin camarotes ni otros lugares de estar.
- 3.1.4 *Buque gasero*: Es todo buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados u otros productos enumerados en el Capítulo 19 del Código Internacional de Gaseros.
- 3.1.5 *Buque granelero*: Es todo buque destinado principalmente al transporte de carga seca a granel que, en general, se construye con una sola cubierta, tanques en la parte superior de los costados y tanques laterales tipo tolva en los espacios de carga, incluso tipos como los mineraleros y los buques de carga combinados.
- 3.1.6 *Buque petrolero*: Es todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga. Este término comprende a los buques de carga combinados y buques quimiqueros, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.
- 3.1.7 *Buque quimiquero*: Es todo buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel transporte de cualquiera de los productos líquidos enumerados en el Capítulo 17 del Código Internacional de Quimiqueros (CIQ).
- 3.1.8 *Compañía*: Es el propietario del buque, Armador o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, gestor naval o fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y las responsabilidades establecidas en las Normas de Gestión de Seguridad.
- 3.1.9 *Nave de gran velocidad*: Es toda nave capaz de desarrollar una velocidad máxima en metros por segundos igual o superior a la resultante de la formula definida en la Regla X/1.2. del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 1974).
- 3.1.10 *Normas de Gestión de la Seguridad (NGS)*: Son las Normas de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación aprobadas por la Prefectura Naval Argentina.
- 3.1.11 *Organización*: Es la Organización Marítima Internacional (OMI).
- 3.1.12 *Manual de Gestión de la Seguridad (MGS)*: Son todos los documentos que se utilizan para describir e implantar el Sistema de Gestión de la Seguridad.
- 3.1.13 *Unidades móviles de perforación mar adentro*: Es todo buque o artefacto naval apto para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración o explotación de los recursos naturales del subsuelo de los fondos marinos.
- 3.1.14 *Buque pesquero*: Buque utilizado para la captura de peces u otras especies vivas de la fauna o flora acuática.

- 3.1.15 *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, el cual debe ser aprobado por la Compañía y revisado por la PNA conforme a las Normas en vigor.
- 3.1.16 *Certificado de Cumplimiento (CDC)*” Es un documento expedido a una Compañía que cumple lo prescrito en la presente Norma.
- 3.1.17 *Certificado de Gestión de la Seguridad (CGS)*: Es un documento expedido a un buque como testimonio de que la Compañía y su gestión a bordo del buque se ajustan al SGS aprobado.
- 3.1.18 *Certificados Provisional de Cumplimiento (CPC)*: Es un documento expedido para facilitar la implantación inicial de las Normas, cuando una Compañía se haya establecido recientemente, o cuando se añadan nuevos tipos de buques a un Certificado existente.
- 3.1.19 *Certificados Provisional de Gestión de la Seguridad (CPGS)*: Es un documento expedido a aquellos buques que al requerirlo son buques nuevos y también, cuando una Compañía se hace cargo de la gestión de un buque incorporado a ella como nuevo.
- 3.1.20 *Documento de Cumplimiento*: Es un documento expedido a aquellas Compañías cuyos buques se encuentren contemplados en el punto 2.2.4.2 y hayan implementado un sistema simplificado de registros, basado por una evaluación de riesgos de las operaciones sustantivas a bordo buques que al requerirlo son buques nuevos y también, cuando una Compañía se hace cargo de la gestión de un buque incorporado a ella como nuevo.
- 3.1.21 *Constancia de Cumplimiento*: Es un documento expedido a un buque contemplado en el punto 2.2.4.2 de la presente Norma, cuya Compañía haya implementado un sistema simplificado de registros, basado por una evaluación de riesgos de las operaciones sustantivas a bordo y hayan obtenido el Documento de Cumplimiento correspondiente.
- 3.1.22 *Auditoría de Gestión de la Seguridad*: Es un examen independiente y sistemático para determinar si las actividades relacionadas con el SGS y los resultados obtenidos cumplen las disposiciones previstas y si estas disposiciones se aplican eficazmente y son adecuadas para alcanzar sus objetivos.
- 3.1.23 *Observación*: Es la exposición de hechos formulada durante una Auditoría de Gestión de la Seguridad y justificada con pruebas objetivas.
- 3.1.24 *Evidencia objetiva*: Es la información, cuantitativa o cualitativa, registro o las 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
- 3.1.25 *Incumplimiento*: Es una situación observada en la que hay pruebas objetivas de que no se ha cumplido una determinada prescripción.
- 3.1.26 *Incumplimiento Grave*: Discrepancia identificable que constituye una amenaza grave para el personal o la seguridad del buque o entraña un riesgo grave para el medio ambiente y que exige medidas correctivas inmediatas. La ausencia de aplicación efectiva y sistemática de una prescripción de la Norma también significa incumplimiento grave.

- 3.1.27 *Armador*: Es quien utilice un buque, del cual tiene la disponibilidad en UNO (1) o más viajes o expediciones, bajo la dirección y el gobierno de un capitán por él designado, en forma expresa o tácita. Cuando realice actos de comercio debe reunir las cualidades requeridas para ser comerciante.
- 3.1.28 *Auditoria Extraordinaria*: Es aquella definida acorde Artículo 206.0304 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) y sus modificatorias.
- 3.1.29 *Buque remolcador*: Buque utilizado para remolcar otro buque, ya sea por tiro o por empuje.
- 3.1.30 *Convoy de empuje*: Toda unidad compuesta por un buque que empuja y uno empujado conectados de manera rígida, que haya sido proyectado como combinación integrado de remolcador y gabarra/barcaza, se considera como un solo buque a los efectos de la presente Ordenanza.
- 3.1.31 *Viaje internacional*: Es un viaje desde un país al que sea aplicable el Convenio SOLAS hasta un puerto situado fuera de dicho país o viceversa.
- 3.1.32 *Buque Inactivo*: Es aquel buque definido acorde Artículo 302.0801 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) y sus modificatorias.
- 3.1.33 *Buque retirado de servicio*: Es aquel buque que se ha retirado de servicio por un tiempo determinado, fuera de las causales definidas en el Artículo 302.0801 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) y sus modificatorias, sin interrumpir su sistema de gestión de la seguridad a bordo.
- 3.1.34 *Personal calificado*: Profesionales dedicados al asesoramiento a bordo de rutas de navegación, personal terrestre y embarcado de la marina mercante, personal de servicios técnicos, personal industrial, autoridades de entes oficiales (Aduana – Sanidad de Frontera – Migraciones – Prefectura Naval Argentina, etc.), agentes marítimos, médicos particulares designados por las empresas, miembros de la compañía del buque y otras personas vinculadas con el quehacer navegatorio.
- 3.1.35 *Servicios complementarios*: Son aquellas actividades, como el transporte de pasajeros, transporte de cargas que no sean las contempladas en la Ordenanza 4/17 (DPSN) en el punto 5.1, servicios de asistencia y apoyo a la maniobra de buques y toda otra actividad científico-técnica que previamente autorice la Prefectura. Los servicios complementarios no podrán realizarse en simultáneo con el transporte de personal calificado.

3.2 Cumplimiento

Los buques alcanzados por las presentes Normas de Gestión de la Seguridad (NGS) están sujetos a su cumplimiento obligatorio. Las embarcaciones no alcanzadas por las NGS pueden hacerlo de forma voluntaria.

3.2.1 Monitoreo de cumplimiento

El cumplimiento de las presentes Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (NGS) es monitoreado y supervisado por la Prefectura. Los buques operados por compañías que no cumplan con las NGS se les impedirá continuar operando hasta tanto cumplan con el presente régimen.

3.2.2 Proceso de cumplimiento

Las compañías deben comenzar el proceso de cumplimiento de las presentes Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la

Contaminación (NGS) en la fecha más temprana posible antes de ingresar un buque o buques en operaciones.

3.3 Responsabilidad y autoridad de la Prefectura

3.3.1 La Prefectura Naval Argentina, como Autoridad Marítima es responsable de la aplicación efectiva de las disposiciones del Código IGS y desempeña un papel activo en la seguridad de los buques que enarbolan el pabellón nacional.

3.3.2 Delegación

3.3.2.1 El Código para la Organizaciones Reconocidas (Código OR), adoptado por Resolución MSC.349(92) de la OMI en su forma enmendada, permite a la Prefectura Naval Argentina delegar en las Organizaciones Reconocidas (OR) la responsabilidad de verificar el cumplimiento de las disposiciones del Código IGS y las presentes NGS y para emitir el Documento de Cumplimiento (DOC) y el Certificado de Gestión de la Seguridad (CGS), según proceda, en nombre de la Prefectura Naval Argentina.

3.3.2.2 Además de los auditores de la Prefectura Naval Argentina, se ha delegado mediante acuerdo por escrito a determinadas Sociedades de Clasificación la autoridad para verificar el cumplimiento del Código IGS y emitir Documentos del Código IGS en nombre de la República Argentina, de conformidad con las disposiciones de la Ordenanza N° 3-15 (DPSN), titulada "Autorización de Organizaciones Reconocidas y Requisitos para el Reconocimiento de Buques Provenientes de Otros Estados de Abanderamiento", o la que en el futuro la modifique.

3.3.3 Derechos

La Prefectura se reserva el derecho de llevar a cabo auditorías, evaluaciones y actividades de verificación en forma independiente o en conjunto con las Organizaciones Reconocidas con el fin de verificar la correcta implementación, aplicación y cumplimiento de las disposiciones del Código IGS y las presentes NGS.

3.4 Separación de funciones

3.4.1 En aquellos casos en que una OR proporcione servicios de consultoría y auditoría para Certificaciones de Código IGS, la OR deberá garantizar la independencia de estas DOS (2) funciones. Debe haber una separación demostrable y probada entre el personal que brinda servicios de consultoría y los que brindan los servicios de auditorías o verificación a la misma Compañía.

3.4.2 El criterio sobre el cual una OR acuerda proporcionar servicios de verificación del Código IGS a una Compañía no requerirá necesariamente que la OR haya clasificado o clasifique los buques operados por la Compañía.

3.5 Verificación estatutaria

3.5.1 La verificación (auditoría) del cumplimiento de las reglas y regulaciones obligatorias, son parte de la certificación del Código IGS, y no duplica ni sustituye el actual régimen ordinario y/o extraordinario de inspecciones de seguridad y la prevención de la contaminación impuesto para los buques. La verificación del cumplimiento del Código IGS no exime a la Compañía, el Capitán o cualquier otra entidad o persona involucrada en la gestión u operación del buque de sus responsabilidades.

3.5.2 Cuando una OR proporcione servicios de auditorías para la certificación del Código IGS, se registrarán por los acuerdos suscritos con la Prefectura, según lo dispuesto por la Ordenanza N° 3-15 (DPSN) Tomo 2 "Régimen Administrativo del Buque", titulada

“Autorización de Organizaciones Reconocidas y Requisitos para el Reconocimiento de Buques Provenientes de Otros Estados de Abanderamiento”, o la que en el futuro la modifique.

3.6 Requisitos nacionales para un Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) en virtud del Código IGS.

3.6.1 Generalidades

3.6.1.1 Las disposiciones de la Prefectura con respecto a la gestión y el funcionamiento seguro de los buques y la protección del medio ambiente deben incorporarse en la Compañía y los SGS a bordo. La Compañía y el SGS a bordo deben garantizar el cumplimiento de los requisitos nacionales e internacionales así como también las reglamentaciones marítimas aplicables.

3.6.1.2 Existen numerosos reglamentos y directrices, tanto internacionales como propiciados por industrias del sector, que deben, según el caso, ser tenidos en cuenta por la compañía en la elaboración, la gestión y la implementación de un SGS para cumplir con los requisitos del Código IGS y las NGS.

3.6.2 Objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS).

3.6.2.1 Los objetivos de la Gestión de la Seguridad de la Compañía abarcarán, entre otros aspectos;

1. Establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;
2. Evaluar todos los riesgos señalados para sus buques, su personal y el medio ambiente y tomar las oportunas precauciones; 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.

3.6.2.2 Los procedimientos operacionales de la Compañía y el buque se basarán en una evaluación formal del riesgo, la cual debe documentarse como evidencia de haberse llevado a cabo.

3.6.2.3 Se recomienda que las compañías utilicen herramientas y técnicas de identificación del riesgo¹ que sean apropiadas a sus objetivos y capacidades y a los riesgos que enfrentan, incluyendo las amenazas y vulnerabilidades actuales y emergentes relacionadas con la digitalización, la integración y automatización de los procedimientos y sistemas del transporte marítimo².

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

El Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) de cada Compañía, debe contener las siguientes prescripciones de orden funcional:

3.6.3.1 Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;

¹ La norma IRAM-ISO 3100:2015 “Gestión del riesgo - Principios y guías” proporciona un enfoque amplio para abordar la gestión del riesgo, teniendo en cuenta las diversas necesidades de una organización específica, sus objetivos, contexto, marco, operaciones, funciones y las prácticas específicas empleadas.

² Véase la Circular MSC-FAL.1/Circ.3 “Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos”.

- 3.6.3.2 Instrucciones y procedimientos que garanticen la Seguridad Operacional y la Protección del Medio Ambiente del buque en todas las condiciones operacionales así como también retirado del servicio de conformidad con la legislación nacional en vigor;
 - 3.6.3.3 Niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y el de a bordo;
 - 3.6.3.4 Procedimientos para notificar los casos de accidentes y los casos de incumplimiento a las presentes Normas de Gestión de la Seguridad;
 - 3.6.3.5 Procedimientos de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia; y
 - 3.6.3.6 Procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluación de la gestión.
- 3.6.4 Principios sobre seguridad y protección ambiental
- 3.6.4.1 La compañía establecerá principios sobre Seguridad y Protección del Medio Ambiente que indiquen como alcanzar los objetivos enunciados en el punto 3.6.2.
 - 3.6.4.2 Asimismo, la compañía se asegurará que se apliquen y mantengan dichos principios en los distintos niveles organizativos, tanto a bordo de los buques como en tierra.
- 3.6.5 Responsabilidad y autoridad de la Compañía
- 3.6.5.1 Si la entidad o persona que asume la responsabilidad de la operación o explotación comercial de un buque no es el propietario, ésta o aquella deberá comunicar a la Prefectura el nombre, la dirección, número de teléfono y la dirección de correo electrónico de la Compañía responsable de la operación del buque.

El cumplimiento del presente punto no exime a las partes del cumplimiento de la legislación nacional vigente en la materia.³
 - 3.6.5.2 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 y, además, será responsable de garantizar que se habiliten los recursos y el apoyo necesario en tierra para que la persona o personas designadas ejerzan sus funciones.
 - 3.6.5.3 La Compañía y/o propietario inscripto, de corresponder, deberá obtener un número de identificación con arreglo al sistema de asignación de un número de identificación a las compañías y a los propietarios inscriptos, adoptado por la Organización Marítima Internacional.⁴
 - 3.6.5.4 Es responsabilidad de la Compañía:
 1. Demostrar que se ha llevado a cabo un examen sistemático de sus operaciones.
 2. Documentar los riesgos identificados; y
 3. Desarrollar e implementar controles adecuados para abordar las áreas de riesgo identificadas.
 4. Informar a la Prefectura Naval Argentina en el caso que cualquier buque de la flota incluído en su Sistema de Gestión de la Seguridad se encuentre en la condición de inactivo o retirado de servicio, según los puntos 3.1.32 y 3.1.33 de la presente Ordenanza.

³Vease Artículo 170 y subsiguientes de la Ley de la Navegación N° 20094.

⁴ Véase la Resolución MSC.160 (78), en su forma enmendada y Ordenanza N° 01/15 (TOMO 2).

5. Desarrollar e implementar los planes para los puntos indicados en 3.1.32 y 3.1.33, garantizando que personal competente los lleve a cabo.

3.6.5.5 El método para realizar una evaluación formal de riesgos debe documentarse en el Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) de la Compañía.

3.6.6 Personas Designadas

3.6.6.1 De acuerdo con el Código IGS, la Compañía debe designar a una persona o personas que serán responsables de monitorear y verificar el correcto funcionamiento del Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) dentro de la Compañía y en cada buque. Las Personas Designadas deben tener la independencia y la autoridad para informar las deficiencias observadas al más alto nivel de dirección.

3.6.6.2 La Compañía debe proporcionar a la Prefectura el nombre completo de la(s) Persona(s) Designada(s) y los detalles de contacto para permitir el enlace directo e inmediato en todo momento entre la Prefectura y la(s) Persona(s) Designada(s) para atender los asuntos relacionados al SGS, la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino.

3.6.6.3 La Circular MSC-MEPC.7/Circ.6 establece los lineamientos sobre las calificaciones, la capacitación y la experiencia necesarias para asumir el papel de la persona designada de conformidad con las disposiciones del Código IGS.

3.6.7 Responsabilidad y autoridad del Capitán

3.6.7.1 La Ley de la Navegación N° 20.094, prescribe las funciones, facultades, obligaciones y responsabilidades específicas del Capitán. La Prefectura también reconoce la importancia de la Resolución A.443 (XI) de la OMI, "Decisiones del Capitán de un buque con respecto a la seguridad marítima y la protección del medio marino". El SGS debe incorporar los elementos de la Resolución A.443 (XI) y los requisitos nacionales.

3.6.7.2 Cualquier sistema de control operacional implementado por la dirección de la compañía debe permitir al Capitán ejercer su autoridad y discreción para tomar cualquier acción que considere necesaria en salvaguarda de los pasajeros, la tripulación, la carga, el buque y el medio marino.

3.6.7.3 La Compañía determinará y documentará las atribuciones del Capitán en el ejercicio de las siguientes funciones:

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;
4. Verificar que se cumplen las medidas prescriptas; y
5. Revisar periódicamente el SGS e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

3.6.8 Recursos y personal

3.6.8.1 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.

- 3.6.8.2 La Compañía garantizará que los buques estén tripulados por gente de mar competente, titulada y en buen estado físico, de conformidad con las correspondientes disposiciones nacionales e internacionales.
- 3.6.8.3 Dispone de una dotación adecuada a fin de prever todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de las operaciones normales en condiciones de seguridad a bordo. En los casos de encontrarse el buque retirado de servicio por un período de tiempo determinado, según el punto 3.1.33, la Compañía garantizará una dotación suficiente para mantener el buque en condiciones de seguridad operacional, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia.
- 3.6.8.4 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 pueda familiarizarse debidamente con sus funciones. En este contexto, se concretarán, fijarán documentalmente e impartirán las instrucciones que sea indispensable dar a conocer antes de hacerse a la mar.
- 3.6.8.5 La Compañía se asegurará de que todo el personal relacionado con el SGS comprende adecuadamente los Reglamentos, Códigos y Directrices que le son aplicables.
- 3.6.8.6 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.
- 3.6.8.7 La Compañía adoptará procedimientos para que la información sobre los SGS se facilite al personal del buque en un idioma/s de trabajo que entienda.
- 3.6.8.8 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.

3.6.9 Operaciones de a bordo

- 3.6.9.1 La compañía adoptará procedimientos, planes e instrucciones, así como las listas de comprobaciones que proceda, aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo en relación con la seguridad del personal y del buque y la protección del medio ambiente. Los referidos procedimientos, planes e instrucciones de las operaciones más comunes a bordo incluirán la condición de buque retirado de servicio, definido en el punto 3.1.33 de la presente Ordenanza. Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente.

3.6.10 Preparación para emergencias

- 3.6.10.1 La Compañía determinará las posibles situaciones de emergencia a bordo y adoptará procedimientos para hacerles frente.
- 3.6.10.2 La Compañía establecerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.
- 3.6.10.3 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.

3.6.11 Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos

3.6.11.1 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.

3.6.11.2 La Compañía adoptará los procedimientos para aplicar las correspondientes medidas correctivas, incluidas las destinadas a evitar que se repitan los problemas.

3.6.11.3 La Compañía y el SGS a bordo deben disponer de procedimientos para informar inmediatamente a la Prefectura los casos de detención por el Estado Rector del Puerto.

3.6.12 Mantenimiento del buque y el equipo

3.6.12.1 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.

3.6.12.2 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.

3.6.12.3 La Compañía averiguará cuáles son los elementos del equipo y los sistemas necesarios 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 indicados que no estén en uso continuo.

3.6.12.4 Las inspecciones y medidas a que se hace referencia en los puntos 3.6.12.2 y 3.6.12.3 se integrarán en las operaciones ordinarias de mantenimiento del buque.

3.6.12.5 El SGS de la Compañía también debe proporcionar el registro de las acciones o medidas tomadas para rectificar las deficiencias y no conformidades observadas durante las inspecciones/verificaciones ordinarias y/o extraordinarias de seguridad y la notificación a la Prefectura de las medidas correctivas tomadas.

3.6.13 Documentación

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

3.6.13.2 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.

- 3.6.13.3 Los documentos que se utilicen para describir e implantar el SGS podrán denominarse "Manual de Gestión de la Seguridad". Los documentos deben ser fácilmente identificables, trazables, fáciles de usar y no tan voluminosos como para obstaculizar la efectividad del SGS. Cada buque llevará a bordo la documentación que le sea aplicable.
- 3.6.14 Verificación por la Compañía, examen y evaluación
- 3.6.14.1 La Compañía efectuará auditorías internas a bordo y en tierra a intervalos que no excedan de DOCE (12) meses para verificar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al SGS. En circunstancias excepcionales, ese intervalo podrá excederse en no más de TRES (3) meses.
- 3.6.14.2 La Compañía deberá verificar periódicamente si todos los que desempeñan tareas delegadas relacionadas con la Gestión de la Seguridad están actuando de conformidad con las responsabilidades de la Compañía en virtud de la presente Norma.
- 3.6.14.3 La Compañía evaluará periódicamente la efectividad del SGS y, en caso necesario, la revisará con arreglo a los procedimientos que ella misma establezca.
- 3.6.14.4 Para efectuar las auditorías y poner en práctica las posibles medidas se aplicarán los procedimientos previstos en la documentación.
- 3.6.14.5 El personal que lleva 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.
- 3.6.14.6 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.
- 3.6.14.7 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.
- 3.6.15 Reactivación del Certificado de Gestión de la Seguridad (CGS) tras la interrupción operacional del Sistema de Gestión de la Seguridad
- 3.6.15.1 Si una Compañía gestiona un buque que sólo opera en ciertas temporadas, la Compañía debe establecer procedimientos específicos para el periodo de retirada de servicio y el reinicio de la explotación basándose en sus actividades comerciales.
- 3.6.15.2 En los casos que el buque se encuentre en condición de inactividad, según se define en el punto 3.1.32 de la presente Ordenanza, y se produzca la interrupción del Sistema de Gestión de la Seguridad a Bordo, la Compañía, previo a reactivar el mismo, deberá examinar el mismo Sistema.
- 3.6.15.3 La Compañía deberá informar a la Prefectura y al Estado rector del puerto o el Estado ribereño (según corresponda) de la reactivación del buque. Esto debe incluir información acerca del tiempo necesario para reactivar al buque, cualquier cambio de Propiedad o de Compañía, si realizó algún cambio en los procedimientos de su SGS y el próximo Destino propuesto después de la reactivación, por ejemplo, navegación normal, astillero de reparación o astillero de desguace.
- 3.6.15.4 Si el periodo de interrupción del Sistema de Gestión de la Seguridad de a bordo del buque es de más de TRES (3) meses pero de menos de SEIS (6) meses, la Prefectura podrá exigir una verificación adicional. Tras haber presentado la verificación adicional de manera satisfactoria, se refrendará el Certificado de Gestión de la Seguridad existente (CGS).

3.6.15.5 Si el período de interrupción del Sistema de Gestión de la Seguridad de a bordo del buque es de más de SEIS (6) meses, la compañía debe solicitar una verificación provisional.

4. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO IGS Y LAS NGS.

4.1 La labor de la Prefectura Naval Argentina relativa a garantizar el cumplimiento eficaz ha de incluir la verificación de que el Sistema de Gestión de la Seguridad cumple los requisitos estipulados en el Código IGS y las presentes NGS, así como la verificación del cumplimiento de las Normas y Reglas obligatorias.

4.2 Incumbe, por tanto, a la Prefectura verificar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS y las presentes NGS y expedir Documentos de Cumplimiento a las Compañías y Certificados de Gestión de la Seguridad a los buques.

4.3 La Prefectura Naval Argentina verificará el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS y las presentes NGS determinando:

1. Si el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Compañía se ajusta a las prescripciones del Código IGS; y
2. Si el Sistema de Gestión de la Seguridad garantiza que se cumplen los objetivos del Código IGS.

4.4 Actividades de certificación y verificación

4.4.1 El proceso de certificación relativo a la expedición de un documento de cumplimiento a nombre de una compañía y de un Certificado de Gestión de la Seguridad a nombre de un buque comprenderá por regla general las siguientes etapas:

1. verificación provisional;
2. verificación inicial;
3. verificación anual o intermedia;
4. verificación de renovación; y
5. verificación adicional.

4.4.2 Estas verificaciones se realizan, a petición de la Compañía, a la Administración o a la Organización Reconocida por la Administración para ejercer funciones de certificación en relación con el Código IGS, o a petición de la Administración por otro Gobierno Contratante del Convenio SOLAS. Las verificaciones incluirán una auditoría del Sistema de Gestión de la Seguridad.

4.5 Verificación provisional

4.5.1 La certificación provisional puede expedirse bajo determinadas condiciones especificadas en el Código IGS y debería facilitar la implantación de un Sistema de Gestión de la Seguridad.

4.5.2 La Compañía solicitará la certificación provisional a la Prefectura.

4.5.3 El proceso de verificación provisional del Sistema de Gestión llevado a cabo por la Prefectura a efectos del documento de cumplimiento exigirá una evaluación en las oficinas de la Compañía, de conformidad con lo dispuesto en el punto 14.1 del Código IGS.

4.5.4 Una vez que se ultime satisfactoriamente la evaluación del Sistema de Gestión de la Seguridad en tierra, pueden iniciarse las medidas o la planificación para la evaluación de los buques pertinentes de la Compañía.

4.5.5 Una vez que se ultime satisfactoriamente la verificación provisional, se expedirá un Documento de Cumplimiento Provisional a la Compañía, del cual ésta debe facilitar copias a todas las instalaciones en tierra y a cada buque pertinente de la flota de la Compañía. Cuando se evalúe un buque y se le expida un Certificado de Gestión de la Seguridad Provisional, también debe remitirse una copia a la oficina central de la Compañía.

4.6 Verificación inicial

4.6.1 La evaluación del Sistema de Gestión en tierra que realice la Prefectura requerirá evaluar las oficinas donde se lleva a cabo la gestión y posiblemente otras dependencias, lo cual puede incluir delegar tareas en relación con los Sistemas de Gestión de la Seguridad, de acuerdo con la organización de la Compañía y las funciones desempeñadas en las distintas dependencias.

4.6.2 Una vez que se ultime satisfactoriamente la evaluación del Sistema de Gestión de la Seguridad en tierra, pueden iniciarse las medidas o la planificación para la evaluación de los buques de la Compañía.

4.6.3 Una vez que se ultime satisfactoriamente la evaluación, se expedirá un Documento de Cumplimiento a la Compañía, del que deberá facilitarse copias a cada una de las instalaciones en tierra y a cada buque de la flota de la Compañía. Cuando se evalúe un buque y se le expida un Certificado de Gestión de la Seguridad, también debe remitirse una copia a la oficina central de la Compañía.

4.6.4 Las auditorías de gestión de la seguridad de las Compañías y de los buques constarán de las mismas etapas básicas. El objetivo es verificar que la Compañía o el buque cumplen las prescripciones del Código IGS. Tales auditorías incluyen:

1. la verificación de que el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Compañía cumple las prescripciones del Código IGS, con pruebas objetivas que demuestren que el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Compañía lleva en vigor TRES (3) meses como mínimo, y que desde hace por lo menos TRES (3) meses se aplica un Sistema de Gestión de la Seguridad a bordo de, como mínimo, un buque de cada tipo que explote la Compañía; y
2. la verificación de que el Sistema de Gestión de la Seguridad garantiza el cumplimiento de los objetivos definidos en el punto 1.2.3 del Código IGS. Esto incluye la verificación de que el Documento de Cumplimiento de la Compañía responsable de la explotación del buque es aplicable a ese tipo determinado de buque, y una evaluación del Sistema de Gestión de la Seguridad a bordo, a fin de verificar que éste cumple las prescripciones del Código IGS y que se aplica. Se debería disponer de pruebas objetivas que demuestren que el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Compañía se ha aplicado eficazmente durante TRES (3) meses como mínimo a bordo del buque y en tierra, pruebas que incluirán, entre otras cosas, registros de la auditoría interna llevada a cabo por la Compañía.

4.7 Verificación anual del Documento de Cumplimiento

4.7.1 Para mantener la validez del Documento de Cumplimiento, se harán auditorías anuales de la gestión de la seguridad, que deberían incluir el examen de los registros obligatorios y de clasificación presentados por lo menos con respecto a un buque de cada tipo al que se aplique el Documento de Cumplimiento para verificar que están en regla. El propósito de tales auditorías es comprobar la eficacia del funcionamiento del Sistema de Gestión de la Seguridad y asegurarse de que cualquier modificación de dicho Sistema cumple las prescripciones del Código IGS.

- 4.7.2 La verificación anual se efectuará dentro de los TRES (3) meses anteriores y posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Documento de Cumplimiento.
 - 4.7.3 Cuando la Compañía cuente con más de una dependencia en tierra y/o delegue tareas relacionadas con los Sistemas de Seguridad debería hacerse todo lo posible para evaluarlas todas, en el marco de las evaluaciones anuales, durante el periodo de vigencia del Documento de Cumplimiento.
 - 4.7.4 Durante la verificación anual, la Prefectura verificará si la Compañía está explotando todos los tipos de buques que figuran en el Documento de Cumplimiento. La Prefectura adoptará las medidas que juzgue oportunas si la Compañía ha dejado de explotar un tipo particular de buque.
- 4.8 Verificación intermedia de los Certificados de Gestión de la Seguridad
- 4.8.1 Para mantener la validez del Certificado de Gestión de la Seguridad, deberían realizarse auditorías intermedias de la gestión de la seguridad.
 - 4.8.2 El objetivo de estas auditorías es comprobar la eficacia del funcionamiento del Sistema de Gestión de la Seguridad, y cerciorarse de que toda modificación de dicho Sistema cumple las prescripciones del Código IGS. En ciertos casos, sobre todo durante el periodo inicial de funcionamiento del Sistema de Gestión de la Seguridad, la Prefectura puede considerar necesario aumentar la frecuencia de las verificaciones intermedias. Además, la naturaleza de los casos de incumplimiento que se detecten puede constituir una razón para aumentar la frecuencia de las verificaciones intermedias.
 - 4.8.3 Si sólo se realiza una verificación intermedia, ésta debería tener lugar entre el segundo y el tercer vencimiento anual del Certificado de Gestión de la Seguridad.
- 4.9 Verificación de renovación
- 4.9.1 Las verificaciones de renovación se efectuarán antes de que caduque el Documento de Cumplimiento o el Certificado de Gestión de la Seguridad. La verificación de renovación abarcará todos los elementos del Sistema de Gestión de la Seguridad y las actividades a las que se aplican las prescripciones del Código IGS. La verificación de renovación se puede realizar desde TRES (3) meses antes de la fecha de caducidad del Documento de Cumplimiento o del Certificado de Gestión de la Seguridad, y debería concluir antes de dicha fecha.
- 4.10 Verificación adicional y/o extraordinaria
- 4.10.1 La Prefectura podrá, cuando tenga motivos fundados, exigir una verificación adicional y/o extraordinaria para comprobar que el Sistema de Gestión de la Seguridad sigue funcionando eficazmente.
 - 4.10.2 Podrán llevarse a cabo verificaciones adicionales tras situaciones que se salgan de los procedimientos rutinarios. Entre este tipo de situaciones cabe citar las detenciones en el marco de la supervisión por el Estado Rector del Puerto, la reactivación tras la interrupción de las operaciones debido a un periodo en que el buque esté fuera de servicio o para verificar que se han adoptado medidas correctivas eficaces y/o se han implantado cabalmente.
 - 4.10.3 La Prefectura está facultada para llevar a cabo auditorías extraordinarias cuando el estado del buque o artefacto naval, o su equipo, no se corresponde con la organización en tierra y/o al Sistema de Gestión de la Seguridad a bordo que dieran origen al otorgamiento del Documento de Cumplimiento, Certificado de Gestión de la Seguridad o Declaración de Cumplimiento, según corresponda.

- 4.10.4 La Prefectura determinará el alcance y la profundidad de la verificación adicional, que podrá variar según el caso, y se ultimarán dentro del plazo acordado.
- 4.10.5 Una vez concluida satisfactoriamente la evaluación a bordo y/o en tierra, la Prefectura deberá refrendar el Certificado de Gestión de la Seguridad y/o Documento de Cumplimiento, en lo que respecta a la verificación adicional.

4.11 Verificación

- 4.11.1 Todas las verificaciones prescritas en el Código IGS y en las presentes NGS se realizarán de conformidad con los procedimientos aceptados por la Prefectura, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización Marítima Internacional.

- 4.11.2 Auditorías de la Gestión de la Seguridad

Los procedimientos para la auditoría de la Gestión de la Seguridad descritos a continuación incluyen todos los pasos de verificación. Las auditorías de la Gestión de la Seguridad para las verificaciones provisionales, adicionales y/o extraordinarias se basan en los mismos principios, aun cuando su alcance sea diferente

- 4.11.3 Solicitud de auditoría

1. La Compañía debe presentar una solicitud de auditoría a la Prefectura para expedir el Documento de Cumplimiento o el Certificado de Gestión de la Seguridad en su nombre.
2. La Prefectura nombrará posteriormente al auditor principal y, si procede, al equipo de auditores.

- 4.11.4 Examen preliminar (examen de la documentación)

Para planificar la auditoría, el auditor examinará el Manual de Gestión de la Seguridad con objeto de comprobar que el Sistema de Gestión de la Seguridad es adecuado para cumplir las prescripciones del Código IGS y las presentes NGS. Si el examen indica que el sistema no es adecuado, habrá que aplazar la auditoría hasta que la Compañía haya tomado medidas correctivas.

- 4.11.5 Preparación de la auditoría

1. El auditor debe examinar los correspondientes historiales de seguridad de la Compañía y tenerlos en cuenta al preparar el plan de auditorías, por ejemplo, los informes de supervisión por el Estado de abanderamiento, el Estado Rector del Puerto, la asignación de clase y los informes sobre accidentes.
2. El auditor principal designado debe ponerse en contacto con la Compañía y elaborar un plan para la auditoría.
3. El auditor debe proporcionar los documentos de trabajo por los que se regirá la auditoría, con objeto de facilitar la realización de las evaluaciones, las investigaciones y los exámenes de conformidad con los procedimientos, instrucciones y formularios establecidos para garantizar la uniformidad de las prácticas de auditoría.
4. El equipo de auditores debe poder comunicarse de manera eficaz con quienes estén siendo sometidos a una auditoría.

- 4.11.6 Realización de la auditoría

1. La auditoría debe comenzar con una reunión inaugural para presentar el equipo de auditores a la dirección de la compañía, resumir los métodos empleados para llevar a cabo la auditoría, confirmar que están disponibles todas las instalaciones convenidas,

confirmar la fecha y hora de la reunión de clausura y tratar todos los detalles relacionados con la auditoría que requieran aclaración.

2. El equipo de auditores debe evaluar el Sistema de Gestión de la Seguridad basándose en la documentación presentada por la compañía y en las pruebas objetivas de su aplicación efectiva.
3. Se deben obtener pruebas objetivas mediante entrevistas y el examen de documentos. También se podrá incluir la observación de las actividades y las condiciones cuando sea necesario, para determinar la eficacia con la que el Sistema de Gestión de la Seguridad permite cumplir las normas concretas de seguridad y protección del medio ambiente prescritas en el Código IGS.
4. Deben documentarse las conclusiones de la auditoría. Una vez realizada la auditoría de las actividades, el equipo de auditores debería examinar las pruebas objetivas obtenidas. A continuación se deberían utilizar tales pruebas para decidir cuáles han de notificarse como casos de incumplimiento graves, casos de incumplimiento u observaciones. Dichos casos deberían notificarse relacionándolos con las disposiciones generales y particulares del Código IGS.
5. Al concluir la auditoría, y antes de que se elabore el correspondiente informe, el equipo de auditores debe celebrar una reunión con la dirección de la Compañía y con las personas encargadas de las funciones de que se trate. El objetivo de esa reunión será exponer las observaciones de modo que los resultados de la auditoría se entiendan con toda claridad.

4.11.7 Informe de auditoría

1. El informe de auditoría debe elaborarse bajo la dirección del auditor principal, que es el responsable de que el informe sea preciso y completo.
2. El informe de auditoría debe incluir el plan de la auditoría, la identidad de los miembros del equipo de auditores, las fechas y la identidad de la Compañía, los casos de incumplimiento observados y las observaciones sobre la eficacia con la que el Sistema de Gestión de la Seguridad permite alcanzar los objetivos señalados.
3. La Compañía debe recibir una copia del informe de auditoría y el consejo de que proporcione al buque copias de los informes de las auditorías realizadas a bordo.

4.11.8 Seguimiento de las medidas correctivas

1. La Compañía tiene la responsabilidad de establecer y adoptar las medidas necesarias para corregir un incumplimiento o sus causas. De no corregirse el incumplimiento de determinadas prescripciones del Código IGS, la validez del documento de cumplimiento y de los correspondientes Certificados de Gestión de la Seguridad puede verse afectada.
2. Las medidas correctivas y las posibles auditorías de control subsiguientes deberán llevarse a cabo dentro de los plazos acordados. En lo que respecta a las medidas correctivas dichos plazos no deberían exceder normalmente de TRES (3) meses. La Compañía debería solicitar las auditorías de seguimiento, según se haya acordado.
3. El hecho de que no se tomen medidas correctivas adecuadas, de conformidad con las prescripciones del Código IGS, incluidas las medidas para evitar que vuelva a repetirse la situación, puede considerarse como un caso de incumplimiento grave.

4.11.9 Responsabilidades de la Compañía en cuanto a las Auditorías de la Gestión de la Seguridad

1. La verificación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS no exime a la Compañía, el personal de dirección, aquellos que efectúen las tareas delegadas en relación con los Sistemas de Gestión de la Seguridad, los Oficiales ni la gente de mar de sus obligaciones en lo que respecta al cumplimiento de la legislación nacional e internacional relacionada con la seguridad y la protección del medio ambiente.

4.11.10 La Compañía tiene la responsabilidad de:

1. informar a sus empleados pertinentes y a aquéllos que efectúen las tareas delegadas en relación con los Sistemas de Gestión de la Seguridad acerca de los objetivos y el alcance de los Certificados prescritos en el Código IGS;
2. designar a determinados miembros del personal para que acompañen a los miembros del equipo encargado de la certificación;
3. facilitar los recursos que necesiten las personas encargadas de la certificación, a fin de garantizar la eficacia del proceso de verificación;
4. facilitar el acceso y los medios de prueba que soliciten las personas encargadas de la certificación; y
5. colaborar con el equipo de verificación para que puedan conseguirse los objetivos de la certificación.

4.11.11 Cuando se hayan determinado casos de incumplimientos graves en el Sistema de Gestión de la Seguridad de un buque o de una Compañía, se seguirán los procedimientos facilitados por la Organización Marítima Internacional⁵ para tales casos.

5. CERTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO IGS Y NGS.

- 5.1 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 del Código IGS y 5.16 de las presentes NGS, aplicable a dicho buque.
- 5.2 La Prefectura o, a petición de ésta, otro Gobierno Contratante del Convenio SOLAS expedirá a toda Compañía que cumpla las prescripciones del presente Código un Documento de Cumplimiento válido por un periodo determinado por la Prefectura, que no excederá de CINCO (5) años. Dicho Documento será aceptado como prueba de que la Compañía está capacitada para cumplir las prescripciones del Código IGS y las presentes NGS.
- 5.3 El Documento de Cumplimiento 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 IGS aplicables a esos tipos de buques. A este respecto, los tipos de buques son los mencionados en la Regla IX/I del Convenio SOLAS.
- 5.4 La validez de un Documento de Cumplimiento estará sujeta a una verificación anual de la Prefectura o, a petición de ésta, de otro Gobierno Contratante, en los TRES (3) meses anteriores o posteriores a su fecha de vencimiento.
- 5.5 La Prefectura o, a petición de ésta, el Gobierno Contratante que expidió el Documento de Cumplimiento, lo retirará cuando no se solicite la verificación anual prescrita en el punto 5.4 o si existen pruebas de incumplimiento grave del Código IGS.

⁵ Véase la circular MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401 sobre "Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS".

- 5.6 Si se retira el Documento de Cumplimiento también se retirarán todos los Certificados de Gestión de la Seguridad o Certificados de Gestión de la Seguridad Provisionales relacionados con aquél.
- 5.7 Se conservará a bordo una copia del Documento de Cumplimiento de modo que el Capitán del buque, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación por la Prefectura, o para los fines del control a que se hace referencia en la Regla IX/6.2 del Convenio SOLAS. No es necesario que la copia del Documento sea autenticada o certificada.
- 5.8 La Prefectura o, a petición de ésta, otro Gobierno Contratante, expedirá a un buque un Certificado de Gestión de la Seguridad válido por un periodo que no excederá de CINCO (5) años. El Certificado de Gestión de la Seguridad se expedirá después de verificar que la Compañía y su gestión a bordo se ajustan al Sistema de Gestión de la seguridad aprobado. Dicho certificado se aceptará como prueba de que el buque cumple las prescripciones del Código IGS y las presentes NGS.
- 5.9 La validez del Certificado de Gestión de la Seguridad estará sujeta a una verificación intermedia, como mínimo, que efectuará la Prefectura o, a petición de ésta, otro Gobierno Contratante. Si sólo va a realizarse una verificación intermedia, y el periodo de validez del Certificado de Gestión de la Seguridad es de CINCO (5) años, ésta tendrá lugar entre las fechas del segundo vencimiento anual del certificado de gestión de la seguridad y el tercero.
- 5.10 Además de las prescripciones del punto 5.6, la Prefectura o, a petición de ésta, el Gobierno Contratante que lo haya expedido, retirará el Certificado de Gestión de la Seguridad cuando no se solicite la verificación intermedia prescrita en el punto 5.9 o si existen pruebas de incumplimiento grave del presente Código.
- 5.11 No obstante lo prescrito en los puntos 5.2 y 5.8, cuando la verificación de renovación se efectúe en los TRES (3) meses anteriores a la fecha de expiración del documento de cumplimiento o del Certificado de Gestión de la Seguridad existente, el nuevo Documento de Cumplimiento o el nuevo Certificado de Gestión de la Seguridad será válido a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación, por un periodo que no excederá de CINCO (5) años a partir de la fecha de expiración del Documento de Cumplimiento o del Certificado de Gestión de la Seguridad existente.
- 5.12 Cuando la verificación de renovación se termine más de TRES (3) meses antes de la fecha de expiración del Documento de Cumplimiento o del Certificado de Gestión de la Seguridad existente, el nuevo Documento de Cumplimiento o el nuevo Certificado de Gestión de la Seguridad será válido a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación, por un periodo que no excederá de CINCO (5) años a partir de esa fecha.
- 5.13 Cuando la verificación de renovación se termine después de la fecha de expiración del Certificado de Gestión de la Seguridad existente, el nuevo Certificado de Gestión de la Seguridad será válido a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación por un periodo que no excederá de CINCO (5) años a partir de la fecha de expiración del Certificado de Gestión de la Seguridad existente.
- 5.14 Si se ha efectuado una verificación de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo Certificado de Gestión de la Seguridad antes de la fecha de expiración del Certificado existente, la Prefectura podrá refrendar dicho Certificado, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de CINCO (5) meses contados a partir de la fecha de expiración.
- 5.15 Si en la fecha de expiración del Certificado de Gestión de la Seguridad un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de verificación, la Prefectura podrá prorrogar el periodo de validez del Certificado de Gestión de la Seguridad, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de verificación, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y

razonable hacerlo. No se prorrogará ningún Certificado de Gestión de la Seguridad por un periodo superior a TRES (3) meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de verificación, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo Certificado de Gestión de la Seguridad. Cuando haya finalizado la verificación de renovación, el nuevo Certificado de Gestión de la Seguridad será válido por un periodo que no excederá de CINCO (5) años a partir de la fecha de expiración del Certificado de Gestión de la Seguridad existente antes de que se concediera la prórroga.

5.16 Certificación provisional

5.16.1 Un Documento Provisional de Cumplimiento podrá ser expedido para facilitar la implantación inicial del Código IGS y/o las presentes NGS, cuando:

1. Una Compañía se establezca por primera vez, o
2. Vayan a añadirse nuevos tipos de buque a un Documento de Cumplimiento existente, una vez que se haya verificado que la Compañía cuenta con un Sistema de Gestión de la Seguridad que cumple las prescripciones del punto 1.2.3 del Código IGS, 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 Código IGS durante el periodo de validez del Documento Provisional de Cumplimiento. Este Documento Provisional de Cumplimiento será expedido por un periodo de DOCE (12) meses como máximo por la Prefectura o, a petición de ésta, por otro Gobierno Contratante. Se conservará a bordo una copia del Documento Provisional de Cumplimiento de modo que el Capitán del buque, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación por la Prefectura, o para los fines del control a que se hace referencia en la Regla IX/6.2 del Convenio SOLAS. No es necesario que la copia del Documento sea autenticada o certificada.

5.16.2 Podrá expedirse un Certificado Provisional de Gestión de la Seguridad:

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 un buque cambia de pabellón.

Tal Certificado Provisional de Gestión de la Seguridad será expedido para un periodo de SEIS (6) meses como máximo por la Prefectura o, a petición de ésta, por otro Gobierno Contratante.

5.16.3 En casos especiales, la Prefectura o, a petición de ésta, otro Gobierno Contratante puede ampliar el plazo de validez de un Certificado Provisional de Gestión de la Seguridad por un periodo adicional de SEIS (6) meses como máximo a partir de la fecha de expiración.

5.16.4 Un Certificado Provisional de Gestión de la Seguridad podrá expedirse después de verificar que:

1. el Documento de Cumplimiento, o el Documento Provisional de Cumplimiento, corresponde al buque de que se trate;
2. el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Compañía para ese buque incluye los elementos clave del Código IGS, y se ha evaluado durante la auditoría previa a la expedición del Documento de Cumplimiento o se ha hecho una demostración del mismo para la expedición del Documento Provisional de Cumplimiento;
3. la Compañía tiene previsto realizar una auditoría del buque en los TRES (3) meses siguientes;

4. el Capitán y los Oficiales están familiarizados con el Sistema de Gestión de la Seguridad y con las medidas previstas para su aplicación;
5. se han dado las instrucciones que se consideran esenciales antes de hacerse a la mar; y
6. se ha facilitado la información pertinente sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad en el idioma o los idiomas de trabajo que el personal del buque comprenda.

5.17 Modelos de Certificados

- 5.17.1 El Documento de Cumplimiento, el Certificado de Gestión de la Seguridad, el Documento Provisional de Cumplimiento y el Certificado Provisional de Gestión de la Seguridad estarán redactados conforme a los modelos que figuran en el Apéndice del Código IGS y el Anexo Nº 4 de las presentes NGS. Si el idioma utilizado no es el inglés ni el francés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.
- 5.17.2 Además de las prescripciones del punto 5.3, el tipo de buque que se indica en el Documento de Cumplimiento y en el Documento Provisional de Cumplimiento puede refrendarse de modo que indique las restricciones de explotación del buque descritas en el Sistema de Gestión de la Seguridad.

Procedimiento a cumplimentar por las embarcaciones de pasaje comprendidas en el punto 2.2.4.2 de las presentes NGS

1. ASPECTOS GENERALES

- 1.1 Las embarcaciones de pasaje exceptuadas acorde punto 2.2.5.2 de la presente Ordenanza, deben implementar un sistema simplificado de registros, los cuales estarán basados por una evaluación de riesgos de las operaciones sustantivas a bordo.
- 1.2 La evaluación de riesgo requerida se llevará a cabo siguiendo las instrucciones especificadas en el presente procedimiento.
- 1.3 El sistema simplificado de registros abarcará, como mínimo, las siguientes actividades:
 - Principios de Seguridad y Protección del Medio Ambiente.
 - Registro de mantenimiento de la embarcación y sus sistemas (máquinas, dispositivos de salvamento y lucha contra incendio, equipos críticos, solicitudes de materiales/repares, etc.).
 - Registro de prácticas que garanticen la debida preparación para casos de emergencia.
 - Registro de familiarización de la tripulación.
 - Registro de indicación a los pasajeros de las medidas de seguridad.
 - Listado actualizado de contactos para casos de emergencia.
- 1.4 Las Compañías, Propietarios o Armadores de las embarcaciones alcanzadas deben enviar a la División Control de Gestión (DPSN), vía Dependencia Jurisdiccional, una memoria técnica descriptiva con carácter de declaración jurada, adjuntando el formulario de la evaluación de riesgo pertinente y la descripción del sistema simplificado de registros que, como mínimo, abarcará los registros indicados en el punto 1.3.
- 1.5 De resultar satisfactoria la revisión de documentos por parte de la División Control de Gestión (DPSN), se procederá a expedir la certificación respectiva a la Compañía y las embarcación/es que explota conforme el punto 2 del presente Anexo N° 1.

2. CERTIFICACION, VERIFICACION Y CONTROL

- 2.1 Las Compañías que se ajusten a los lineamientos establecidos en el presente procedimiento se les expedirá un Documento de Cumplimiento.
- 2.2 Asimismo, a los buques captados por el punto 2.2.5.2 de la presente Ordenanza, cuyas Compañías operadoras hayan obtenido un Documento de Cumplimiento, se les expedirá una Constancia de Cumplimiento de las presentes NGS.
- 2.3 El ejemplar original de la Constancia de Cumplimiento se conservará a bordo así como también una copia actualizada del Documento de Cumplimiento de la Compañía de modo que el Capitán o Patrón de la embarcación pueda exhibirlo para su verificación por la Prefectura.
- 2.4 La Prefectura podrá disponer efectuar auditorías extraordinarias a los buques alcanzados por el presente procedimiento a fin de verificar el grado de cumplimiento de las prescripciones establecidas en el punto 1.1 del presente procedimiento.
- 2.5 Las Compañías que se encuentren certificadas acorde al Código IGS y/o a las presentes NGS, deberán contar con los registros respectivos de la totalidad de las embarcaciones exceptuadas y explotadas por ellas, los cuales podrán también ser objeto de verificación durante el régimen ordinario o extraordinario de auditorías.

2.6 El incumplimiento de las prescripciones establecidas en el presente procedimiento afectará la validez de la Constancia de Cumplimiento de las NGS y por consiguiente el despacho de salida la embarcación hasta subsanar las deficiencias observaciones.

3. VALIDEZ Y MODELO DE LA CONSTANCIA DE CUMPLIMIENTO DE LAS NGS

3.1 El Documento de Cumplimiento podrá ser expedido por un lapso no mayor a CINCO (5) años. Para conservar su validez deberán realizarse las verificaciones anuales previstas al dorso del mismo (en los TRES (3) meses anteriores o posteriores a su fecha aniversario), a fin de confirmar la existencia de la evaluación de riesgo y la implementación del sistema simplificado de registros.

3.2 La verificación de renovación se efectuará en los tres meses anteriores a la fecha de expiración del Documento de cumplimiento existente, el nuevo Documento será válido a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación, por un periodo que no excederá de CINCO (5) años a partir de dicha fecha de expiración del Documento de Cumplimiento existente.

3.3 La validez de la Constancia de Cumplimiento será armonizada a la fecha de vencimiento del Documento de Cumplimiento, no disponiéndose reconocimientos intermedios dentro de su validez. No obstante, cuando de la verificación anual del Documento de Cumplimiento surjan dudas sobre el cumplimiento de las presentes NGS, se podrá solicitar la visita a algunas de las embarcaciones operadas por la Compañía.

3.4 El Documento y Constancia de Cumplimiento que refieren las presentes NGS perderán su validez cuando la embarcación y/o la compañía no cumplan con las obligaciones prescriptas.

3.5 El Documento y Constancia de Cumplimiento que refiere la presente norma, estarán redactados conforme a los modelos que figuran como Anexos N° 8 y N° 9 de la presente Norma.

3.6 Sin perjuicio de lo expuesto, las embarcaciones encuadradas en el punto 2.2.5.2, podrán solicitar la Certificación prevista en el Código IGS y las presentes NGS.

EVALUACIÓN DE RIESGO

INSTRUCCIONES PARA USAR EL FORMULARIO

(Este formulario es solo para fines de orientación y no reemplaza los procedimientos de la compañía ni las reglamentaciones legales aplicables).

1. Prevea la tarea e identifique los peligros asociados con la realización de la tarea. Estos riesgos deben ser listados y abordados individualmente en el formulario de evaluación de riesgos.
2. Una vez que el riesgo ha sido identificado, basado en la combinación de la probabilidad y la gravedad / consecuencia del peligro, el puntaje de evaluación de riesgo debe asignarse usando la matriz de evaluación de riesgo en la última página.
3. Por ejemplo, un riesgo que tiene una probabilidad de "improbable" y una gravedad/consecuencia de "perjudicial", el puntaje de evaluación de riesgo sería CUATRO (4) - riesgo moderado -.
4. Con la determinación del puntaje de evaluación de riesgo, utilizando la tabla de respuesta recomendada en la última página, se deben planificar e implementar las medidas apropiadas.
5. Utilizando el ejemplo anterior de un puntaje de evaluación de riesgo de CUATRO (4) - riesgo moderado -, se deben aplicar los controles apropiados al riesgo y estos deben enumerarse en consecuencia en el formulario junto con la persona responsable de aplicar el control y la fecha de finalización.
6. Una vez aplicados los controles, el riesgo debe reevaluarse como un todo teniendo en cuenta los controles aplicados y, una vez más, utilizando la matriz de evaluación de riesgos en la última página, se debe obtener una puntuación residual.
7. Si el riesgo residual en la reevaluación es "trivial" o "tolerable" (puntajes 1 y 2), no se requieren controles adicionales y solo es necesario el control efectivo de la tarea para garantizar el cumplimiento de los procedimientos.
8. Sin embargo, si la reevaluación del riesgo nuevamente es 'Moderada', 'Sustancial' o 'Intolerable' y arroja un puntaje superior a DOS (2), implica que los controles aplicados no son suficientes para abordar los riesgos asociados y, por lo tanto, no lo hacen llevar el riesgo a un nivel seguro. Esto requeriría que se aplicaran controles adicionales y que se sigan los pasos CUATRO (4) y CINCO (5) una vez más.
9. Este proceso continuará hasta que el riesgo residual eventualmente se reduzca a un nivel aceptable (puntajes 1 o 2).
10. La supervisión efectiva de la tarea a realizar es necesaria para garantizar que no haya desvíos no autorizados e inseguros que podrían cambiar efectivamente toda la evaluación de riesgos, por lo que sería inapropiado para la tarea actual.

MATRÍZ DE EVALUACIÓN DE RIESGO PARA OBTENER SU VALORACIÓN

(Valoración del Riesgo = Probabilidad x severidad / consecuencia)

		Severidad / Consecuencia		
		Ligeramente peligroso (1)	Peligroso (2)	Extremadamente peligroso (3)
Probabilidad	Altamente improbable (1)	Riesgo despreciable (Valoración 1)	Riesgo tolerable (Valoración 2)	Riesgo moderado (Valoración 3)
	Improbable (2)	Riesgo tolerable (Valoración 2)	Riesgo moderado (Valoración 4)	Riesgo sustancial (Valoración 6)
	Probable (3)	Riesgo moderado (Valoración 3)	Riesgo sustancial (Valoración 6)	Riesgo intolerable (Valoración 9)

RESPUESTA RECOMENDADA EN CADA CASO

Despreciable	No requiere la toma de acciones.
Tolerable	No requiere la toma de acciones adicionales. Requiere de monitoreo continuo para mantener su control.
Moderado	Se requieren esfuerzos para reducir el riesgo. Los controles deben implementarse dentro de un tiempo específico.
Sustancial	No debe comenzarse con una nueva actividad hasta que se reduzca el riesgo. Si la actividad está en progreso, se deben tomar medidas urgentes. Pueden requerirse considerables recursos.
Intolerable	La actividad no se iniciará ni continuará hasta que el riesgo se haya reducido. Si la reducción del riesgo no es posible, debe prohibirse la actividad.

Formulario para completar la evaluación de riesgo

Nombre y matrícula del buque: "Estrella del Mar" (XXXX)	Actividad: Traslado de pasajeros.	Personal involucrado en la actividad: Capitán/Patrón y toda la tripulación.
---	---	---

Categoría de Peligro	Potenciales peligros identificados	Valoración del riesgo evaluado	Posible medida de control requerida (Incluyendo existentes & propuestas)	Acciones		Valoración residual del riesgo
				Persona responsable	Fecha de finalización	
Resbalones, tropiezos y caídas	El pasajero se resbala / tropieza / cae sobre la planchada.	Probable (3) x Peligroso (2) = 6 Sustancial (ejemplo)	<ul style="list-style-type: none"> Entrenamiento de la tripulación para informar a los pasajeros los procedimientos de embarque / desembarque. Adecuados anuncios y señalización destacando los peligros asociados. Estrecha supervisión de los pasajeros, ofreciendo asistencia según sea necesario. Asegurar la planchada y verificar que las áreas asociadas estén despejadas, limpias, secas y sin obstrucciones. La planchada debe contar con revestimiento antideslizante. Asegurarse de que las amarras estén ajustados a fin de restringir el movimiento del buque. En el caso de contarse con una rampa de abordaje, asegúrese de que la rampa esté correctamente afirmada en su posición. 	Capitán / Patrón / tripulantes.	XX/XX/ XXXX	Improbable (2) x Ligeramente peligroso (1) = 2 Tolerable (ejemplo)
Hombre al agua	Pasajero que cae por el costado de la planchada mientras embarca / desembarca o en el espacio entre la embarcación y el muelle.	(Para ser evaluado y completado)	<ul style="list-style-type: none"> Asegurarse que la embarcación esté amarrada correctamente sin dejar espacios abiertos entre su banda y el muelle. En el caso de brechas involuntarias, se deben tomar medidas adicionales, como avisos de advertencia y personal disponible para ayudar a los pasajeros. Asegurarse que la planchada esté debidamente equipada con una red de seguridad que elimine cualquier riesgo adicional de que los pasajeros caigan al agua. 	Capitán / Patrón / tripulantes.	XX/XX/XXXX	(Para ser evaluado y completado)

Lugar y fecha

Firma y aclaración de la persona responsable



**República Argentina
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima**



CERTIFICADO DEMOSTRATIVO DE CUMPLIMIENTO

Nº DE CERTIFICADO

Expedido en virtud de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, establecidas por la Ordenanza N° 5-18, por la Prefectura Naval Argentina, para la **COMPAÑÍA:**

Nombre:

Dirección:

Número OMI de Identificación de la Compañía:

SE CERTIFICA QUE se ha efectuado una auditoría del Sistema de Gestión de la Seguridad de la Compañía y que éste cumple con las prescripciones de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (NGS), aprobadas por Ordenanza N° 5-18, con respecto a los tipos de buque enumerados a continuación. (Táchese según proceda):

- Buque de pasaje
- Nave de pasaje de gran velocidad
- Nave de carga de gran velocidad
- Granelero
- Petrolero
- Quimiquero
- Gasero
- Pesquero
- Unidad móvil de perforación mar adentro
- Buque de carga distinto a los anteriores

El presente Certificado es válido hasta,/...../..... a reserva de las oportunas verificaciones periódicas.
Fecha de terminación de la verificación en la que se basa el presente Certificado:

Expedido en:

Fecha de expedición: .../...../.....

(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Certificado)



NAC 00000

Nº DE CERTIFICADO

REFRENDO DE VERIFICACIONES ANUALES

SE CERTIFICA QUE, en la verificación periódica efectuada se ha comprobado que el Sistema de Gestión de la Seguridad cumple con las disposiciones pertinentes de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, aprobadas por la Ordenanza N° 5-18.

1^{ra} VERIFICACIÓN ANUAL

**ENTRE EL
y EL**

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

2^{da} VERIFICACIÓN ANUAL

**ENTRE EL
y EL**

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

3^{ra} VERIFICACIÓN ANUAL

**ENTRE EL
y EL**

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

4^{ta} VERIFICACIÓN ANUAL

**ENTRE EL
y EL**

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



**República Argentina
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima**



CERTIFICADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

N° DE CERTIFICADO

Expedido en virtud de las disposiciones de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, establecidas por la Ordenanza N° 5-18, por la Prefectura Naval Argentina, para el **BUQUE**:

Nombre del buque:

Número IMO:

Señal distintiva:

Tipo de buque:

Número de Matrícula:

N.A.T:

Nombre y dirección de la Compañía:

Número OMI de Identificación de la Compañía:

SE CERTIFICA QUE se ha efectuado una auditoría del Sistema de Gestión de la Seguridad del Buque y que éste cumple los objetivos de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, Ordenanza N° 5-18, después de haberse verificado que el Certificado Demostrativo de Cumplimiento de la Compañía es aplicable a este tipo de buque.

El presente Certificado es válido hasta / / ... a reserva de la oportuna verificación periódica y de que el Documento de Cumplimiento siga siendo válido.

Expedido en:

Fecha de expedición: / / ...

(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Certificado)



NAC 00000

Nº DE CERTIFICADO

REFRENDO DE VERIFICACIÓN INTERMEDIA Y DE VERIFICACIÓN ADICIONAL

SE CERTIFICA QUE, en la verificación periódica efectuada se ha comprobado que el Sistema de Gestión de la Seguridad cumple con las disposiciones pertinentes de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, Anexo N° 1 a la Ordenanza N° 5-18

VERIFICACIÓN INTERMEDIA

Firmado.....
(Firma del funcionario autorizado)

ENTRE EL

Lugar.....

y EL

Fecha.....

VERIFICACIÓN ADICIONAL (*)

Firmado.....
(Firma del funcionario autorizado)

ENTRE EL

Lugar.....

y EL

Fecha.....

VERIFICACIÓN ADICIONAL (*)

Firmado.....
(Firma del funcionario autorizado)

ENTRE EL

Lugar.....

y EL

Fecha.....

(*) Cuando se exija.



**República Argentina
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima**



CERTIFICADO PROVISIONAL DE CUMPLIMIENTO

Nº DE CERTIFICADO

Expedido en virtud de las disposiciones de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación establecidas en la Ordenanza N° 5-18, por la Prefectura Naval Argentina para la **COMPAÑÍA**:

Nombre:

Dirección:

Número OMI de Identificación de la Compañía:

SE CERTIFICA QUE el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Compañía cumple con los objetivos que figuran en el inciso 2 de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, Ordenanza N° 5-18 con respecto a los tipos de buques enumerados a continuación. (Táchese según proceda):

Buque de pasaje
Nave de pasaje de gran velocidad
Nave de carga de gran velocidad
Granelero
Petrolero
Quimiquero
Gasero
Pesquero
Unidad móvil de perforación mar adentro
Buque de carga distinto a los anteriores

El presente Certificado es válido hasta,/...../.....

Expedido en:

Fecha de expedición / /

(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Certificado)



NAC 00000



**República Argentina
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima**



CERTIFICADO PROVISIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

N° DE CERTIFICADO

Expedido en virtud de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, aprobadas por la Ordenanza N° 5-18, para el **BUQUE**:

Nombre del Buque:

Número IMO:

Señal Distintiva:

Tipo de Buque:

Número de Matrícula:

N.A.T:

Nombre y dirección de la Compañía:

Número OMI de Identificación de la Compañía:

SE CERTIFICA QUE:

1. El Certificado Demostrativo de Cumplimiento o el Certificado Provisional de Cumplimiento de la Compañía corresponden a este buque.
2. El Sistema de Gestión de la Seguridad facilitado por la Compañía para este buque incluye los elementos esenciales de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación establecidas por la Ordenanza N° 5-18 y que han sido evaluados a fin de expedir el Certificado Demostrativo de Cumplimiento o el Certificado Provisional de Cumplimiento;
3. El Capitán y los Oficiales Superiores están familiarizados con el Sistema Gestión de la Seguridad y las medidas proyectadas para su implantación.
4. Antes de zarpar se han dado las instrucciones consideradas esenciales.
5. Existen planes para que la Compañía realice una auditoría del buque en un plazo de TRES (3) meses;
6. La información pertinente acerca del SGS se facilita en idioma español.

El presente Certificado es válido hasta.../ ... /

Expedido en:

Fecha de expedición: .../ ... /

(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Certificado)



NAC 00000



**República Argentina
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima**



DOCUMENTO DE CUMPLIMIENTO

Nº DE CERTIFICADO

Expedido en virtud de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, establecidas por la Ordenanza N° 5-18, por la Prefectura Naval Argentina, para la **COMPAÑÍA:**

Nombre:

Dirección:

SE CERTIFICA QUE la Compañía ha cumplido con las prescripciones del Apéndice 1 a la Ordenanza N° 5-18 (DPSN), encontrándose sus embarcaciones exceptuadas acorde punto 2.2.5.2 de la mencionada Norma, habiendo implementado un sistema simplificado de registros, basados por una evaluación de riesgos de las operaciones sustantivas a bordo.

El presente Certificado es válido hasta, .../.../..... a reserva de las oportunas verificaciones periódicas.

Fecha de terminación de la verificación en la que se basa el presente Certificado:

Expedido en:

Fecha de expedición: .../.../.....

(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Certificado)



NAC 00000

Nº DE CERTIFICADO

REFRENDO DE VERIFICACIONES ANUALES

SE CERTIFICA QUE, en la verificación periódica efectuada se ha comprobado que la Compañía ha cumplido con las prescripciones Apéndice 1 a la Ordenanza Nº 5-18 (DPSN) para sus embarcaciones, exceptuadas acorde punto 2.2.5.2 de la mencionada norma, habiendo implementado un sistema simplificado de registros, basados por una evaluación de riesgos de las operaciones sustantivas a bordo.

1^{ra} VERIFICACIÓN ANUAL

**ENTRE EL
y EL**

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

2^{da} VERIFICACIÓN ANUAL

**ENTRE EL
y EL**

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

3^{ra} VERIFICACIÓN ANUAL

**ENTRE EL
y EL**

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

4^{ta} VERIFICACIÓN ANUAL

**ENTRE EL
y EL**

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



República Argentina
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima

Anexo N° 9 a la Ordenanza N° 5-18 (DPSN)



CONSTANCIA DE CUMPLIMIENTO

N° DE CERTIFICADO

Expedido en virtud de las disposiciones de las Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, establecidas por la Ordenanza N° 5-18, por la Prefectura Naval Argentina, para el **BUQUE**:

Nombre del buque:

Señal distintiva:

Tipo de buque:

Número de Matrícula:

N.A.T:

Nombre y dirección de la Compañía:

SE CERTIFICA QUE se ha efectuado una auditoría del Sistema de Gestión de la Seguridad a la Compañía donde se ha verificado que el buque ha cumplido con las prescripciones establecidas en el punto 1.3 del Apéndice 1 a la Ordenanza N° 5-18 (DPSN), habiendo implementado un sistema simplificado de registros, basados por una evaluación de riesgos de las operaciones sustantivas a bordo.

El presente Certificado es válido hasta.... / / a reserva de las oportunas verificaciones periódicas del Documento de Cumplimiento de la Compañía.

Expedido en:

Fecha de expedición: / / ...

(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Certificado)



NAC 00000