

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

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

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

CONSIDERANDO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TRANSITORIO

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

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

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

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

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO

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

Índice

Prólogo

Parte I - Disposiciones generales

Capítulo 1 - Finalidad

Capítulo 2 - Definiciones

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

Parte II - Normas obligatorias

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

Capítulo 5 - Notificación

Capítulo 6 - Obligación de investigar los siniestros marítimos muy graves

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

Capítulo 8 - Facultades en una investigación

Capítulo 9 - Investigaciones paralelas

Capítulo 10 - Cooperación

Capítulo 11 - Independencia de la investigación ante las influencias externas

Capítulo 12 - Obtención de testimonios de la gente de mar

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

Capítulo 14 - Informe de la investigación sobre seguridad marítima

Parte III - Prácticas recomendadas

Capítulo 15 - Responsabilidades administrativas

Capítulo 16 - Principios de investigación

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

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

Capítulo 19 - Actos de interferencia ilícita

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

Capítulo 21 - Coordinación de las investigaciones

Capítulo 22 - Compilación de pruebas

Capítulo 23 - Confidencialidad de la información

Capítulo 24 - Protección de testigos y otras partes implicadas

Capítulo 25 - Proyecto de informe e informe final

Capítulo 26 - Reapertura de investigaciones

Prólogo

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

Antecedentes

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

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

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

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

Trato de la gente de mar

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

Adopción del Código

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

8 El presente código, si bien contiene algunas disposiciones de carácter obligatorio, reconoce las diferencias existentes en las legislaciones nacionales e internacionales con respecto a la investigación de siniestros y sucesos marítimos. El código se ha elaborado con la finalidad de facilitar unas investigaciones

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

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

sobre seguridad marítima objetivas para beneficio de los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños, la Organización y el sector del transporte marítimo en general.

PARTE I

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1

FINALIDAD

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

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

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

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

Capítulo 2

DEFINICIONES

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

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

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

- .1 la investigación sobre un siniestro o un suceso marítimo no habría tenido lugar; o

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- .1 un resumen en el que se reseñan los hechos básicos del siniestro o suceso marítimo y se señala si a resultas del mismo se han producido muertes, lesiones o contaminación;

- .2 la identidad del Estado de abanderamiento, los propietarios, los navieros, la compañía, tal como se denomine en el certificado de gestión de la seguridad, y la sociedad de clasificación (a reserva de lo que pueda disponer la legislación nacional en materia de protección de datos);
- .3 si procede, los pormenores sobre las dimensiones y máquinas de todos los buques implicados, junto con una descripción de la tripulación, el cuadro de obligaciones y otros aspectos, tales como el tiempo de servicio a bordo;
- .4 una descripción detallada de las circunstancias del siniestro o suceso marítimo;
- .5 análisis y observaciones sobre los factores causales, incluidos los de tipo mecánico, los relativos al factor humano y los organizativos;
- .6 un examen de los resultados de la investigación sobre seguridad marítima, incluida la determinación de los aspectos de seguridad, y las conclusiones alcanzadas tras la investigación; y
- .7 en su caso, recomendaciones con miras a evitar en el futuro siniestros y sucesos marítimos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- .1 que es el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o
- .2 que es el Estado ribereño involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o

- .3 cuyo medio ambiente ha resultado dañado de forma importante o significativa por un siniestro marítimo (incluido el medio ambiente de su territorio y sus aguas así reconocidos de conformidad con el derecho internacional); o
- .4 en el que las consecuencias de un siniestro o suceso marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
- .5 en el que, como resultado de un siniestro marítimo, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o.
- .6 que disponga de información importante que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren de utilidad para la investigación; o
- .7 que por algún otro motivo haga valer un interés que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren importante.

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

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

Capítulo 3

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

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

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

PARTE II

NORMAS OBLIGATORIAS

Capítulo 4

AUTORIDAD A CARGO DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

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

Capítulo 5

NOTIFICACIÓN

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

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

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

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

- .1 nombre del buque y Estado de abanderamiento;

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

Capítulo 6

OBLIGACIÓN DE INVESTIGAR LOS SINIESTROS MARÍTIMOS MUY GRAVES

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

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

Capítulo 7

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

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

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

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

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

7.5 Al participar plenamente en una investigación sobre seguridad marítima llevada a cabo por otro Estado con intereses de consideración, se considerará que el Estado de abanderamiento ha dado pleno cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con el presente código, la regla 1/21 del Convenio SOLAS y el artículo 94, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Capítulo 8

FACULTADES EN UNA INVESTIGACIÓN

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

Capítulo 9

INVESTIGACIONES PARALELAS

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

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

Capítulo 10

COOPERACIÓN

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

Capítulo 11

INDEPENDENCIA DE LA INVESTIGACIÓN ANTE LAS INFLUENCIAS EXTERNAS

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

Capítulo 12

OBTENCIÓN DE TESTIMONIOS DE LA GENTE DE MAR

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

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

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

Capítulo 13

PROYECTO DE INFORME DE UNA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

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

13.2 El Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima solamente están obligados a cumplir lo dispuesto en el párrafo 13.1 si el Estado con intereses de consideración que recibe el

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

informe garantiza que no va a distribuir el proyecto de informe ni a hacer que se distribuya, ni va a publicarlo, ni a dar acceso al mismo, o a ninguna parte de éste, sin el consentimiento expreso del Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima, salvo que tales informes o documentos ya hayan sido publicados por el Estado o Estados responsables de la investigación sobre seguridad marítima.

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

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

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

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

Capítulo 14

INFORME DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

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

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

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

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

PARTE III

PRÁCTICAS RECOMENDADAS

Capítulo 15

RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS

15.1 Los Estados deberían velar por que la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima tenga a su disposición recursos materiales y financieros suficientes y personal debidamente cualificado para

cumplir sus obligaciones de llevar a cabo investigaciones sobre seguridad marítima en caso de siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con lo dispuesto en el presente código.

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

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

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

Capítulo 16

PRINCIPIOS DE INVESTIGACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo 17

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

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

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

Capítulo 18

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

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

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

Capítulo 19

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

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

Capítulo 20

NOTIFICACIÓN A LAS PARTES IMPLICADAS E INICIO DE LAS INVESTIGACIONES

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

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

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

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

Capítulo 21

COORDINACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES

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

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

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

- .6 garantizar que en la investigación sobre seguridad marítima se tienen en cuenta los procedimientos de gestión de la seguridad y la política de seguridad del naviero por lo que respecta al Código IGS.

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

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

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

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

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

Capítulo 22

COMPILACIÓN DE PRUEBAS

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

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

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

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

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

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

- .4 la ubicación de dichos medios.

Capítulo 23

CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo 24

PROTECCIÓN DE TESTIGOS Y OTRAS PARTES IMPLICADAS

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

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

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

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

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

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

Capítulo 25

PROYECTO DE INFORME E INFORME FINAL

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

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

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

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

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

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

Capítulo 26

REAPERTURA DE INVESTIGACIONES

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

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

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

