



**AVM**  
ACUERDO DE  
VIÑA DEL MAR  
1992

**SECRETARÍA DEL ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES  
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

Para: Miembros, Miembros Cooperadores y Observadores del Comité del Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto – Viña del Mar 1992

## ORIENTACIONES PROVISIONALES PARA AFRONTAR LOS EFECTOS DEL BROTE DEL COVID-19, EN RELACIÓN CON LOS CONVENIOS PERTINENTES DE LA OMI Y EL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO DE LA OIT

### Introducción

En vista de las repercusiones del brote del nuevo coronavirus (COVID-19) a nivel mundial y a partir de las Notas Circulares de la OMI, informando acerca del impacto de la pandemia en el sector del transporte marítimo internacional, las Autoridades Miembro del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto acordaron abordar la cuestión del posible retraso de los reconocimientos, las inspecciones y las auditorías, como así también respecto de la extensión de la validez de los títulos, incluidos los certificados médicos, y refrendos de la gente de mar y del personal de los buques pesqueros, y admitir que puede haber una necesidad de permitir cierta flexibilidad ante determinadas circunstancias. Como principio general, las Autoridades Marítimas miembro del Acuerdo aplicarán las siguientes orientaciones en función de cada caso.

### Aspectos generales

En razón que la visita a bordo de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto (OSERP) en cumplimiento de sus cometidos presenta un alto grado de exposición y que resulta imperioso proteger su salud e integridad física mientras persisten los riesgos sanitarios de la pandemia del COVID-19, y en atención a las medidas de protección básica difundidas al respecto por la Organización Mundial de la Salud (OMS), se recomienda que las actividades de control de buques se concentre en aquellos que exhiben en la base de datos del Centro de Información del Acuerdo (CIALA) un factor de riesgo alto, aún reconociéndose el impacto que ello puede tener sobre uno de los pilares que sostiene al Acuerdo, como es el compromiso que asumen las Autoridades Marítimas miembro de cumplir con un determinado nivel mínimo de inspecciones.

Previo a abordar un buque, los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto (OSERP) confirmarán con el capitán o representante legal del buque en el puerto de llegada, que no hay personas enfermas a bordo que indique la infección por COVID-19 o casos sospechosos de haber contraído el virus, teniendo en cuenta que los buques procedentes de zonas consideradas potencialmente peligrosas por las autoridades públicas sanitarias atracarán únicamente, en consonancia con lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional, una vez que los controles sanitarios hayan permitido determinar que no entrañan riesgo y se le haya concedido la libre plática.

Asimismo, se recomienda que los OSERP dispongan de equipo de protección personal adecuado (que podría incluir máscaras, desinfectantes para las manos y otros medios para prevenir la propagación del virus) antes de entrar en contacto con la tripulación, limitando, en la medida de lo posible, el número de interacciones con el personal a bordo. También puede ocurrir que se invite al OSERP a cumplir otros protocolos o procedimientos introducidos por los buques visitantes para abordar la COVID-19.



**AVM**  
ACUERDO DE  
VIÑA DEL MAR  
1992

**SECRETARÍA DEL ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES  
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

Se alienta a las Autoridades Marítimas miembro que cuando los OSERP hayan adoptado medidas de seguimiento a las deficiencias comprobadas durante una supervisión, las cuales - debido a su naturaleza o gravedad - no lleven implícito un riesgo inaceptable para el buque, las personas a bordo, la carga transportada y el medio marino (ejemplo, códigos 15 y 16), apliquen el procedimiento para seguimiento remoto de deficiencias aprobado (véase párrafos 26 a 28 del documento CERP16/J6), considerando además poder hacerlo en un sentido más amplio (código 17) y se reciba por parte de los capitanes/compañías las pruebas documentales pertinentes (informes de la OR, dispensas del Estado de abanderamiento, registros fotográficos, videos, etc.) sobre las medidas correctivas implementadas a bordo.

## **En relación con los Convenios pertinentes de la OMI**

### Intervalo de reconocimientos y auditorías

En caso de que un buque no haya cumplido los reconocimientos y las auditorías prescritos en los instrumentos de la OMI y, según proceda, con las disposiciones de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) en vigor, el buque debe presentar pruebas al Estado rector del puerto que el Estado de abanderamiento ha acordado admitir un retraso de carácter excepcional, específicamente en relación con el COVID-19. Asimismo, debería existir pruebas que el buque dispone de un plan de acción que contemple la manera en que el buque volverá a reintegrarse al ciclo regular de reconocimientos y/o auditorías.

En los casos en que no se disponga de pruebas del Estado de abanderamiento, el buque recibirá el tratamiento que se aplica normalmente de conformidad con los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto del Acuerdo de Viña del Mar.

La presente flexibilización pragmática de las prescripciones previstas en los instrumentos de la OMI deberían ser adoptadas por los Estados rectores del puerto en la medida que los buques no excedan la falta de cumplimiento de las prescripciones por más de tres (3) meses. Todo buque que exceda dicho período de gracia de tres (3) meses debe recibir el tratamiento normal.

### Duración de los certificados

Conforme las prescripciones de los convenios pertinentes, la Administración del Estado de abanderamiento puede extender la validez de los certificados hasta por tres (3) meses o puede expedir certificados a corto plazo. Los períodos de validez no excederán los tres (3) meses a partir de la fecha de expiración de los certificados originales con plena vigencia. En esta situación, el buque debe presentar pruebas al Estado rector del puerto que la Administración del Estado de abanderamiento ha acordado admitir un retraso de carácter excepcional, específicamente en relación con el COVID-19, y que dispone de un plan de acción que contemple que el buque programará someterse al reconocimiento de renovación y las auditorías, según proceda.

En los casos en que no se disponga de pruebas del Estado de abanderamiento, el buque recibirá el tratamiento que se aplica normalmente de conformidad con los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto del Acuerdo de Viña del Mar.



**AVM**  
ACUERDO DE  
VINA DEL MAR  
1992

**SECRETARÍA DEL ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES  
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

La presente flexibilización pragmática de las prescripciones previstas en los instrumentos de la OMI deberían ser adoptadas por los Estados rectores del puerto en la medida que los buques no excedan la falta de cumplimiento de las prescripciones por un período mayor a tres (3) meses. Todo buque que exceda dicho período de gracia de tres (3) meses debe recibir el tratamiento normal.

#### Instalación de un Sistema de Gestión del Agua de Lastre

En el caso de que un buque no pueda cumplir con los requerimientos específicos de la Regla B-3 del Convenio de Gestión del Agua de Lastre (BWM 2004), debido fundamentalmente a retrasos de entrada en dique seco como consecuencia del brote de coronavirus (COVID-19), el Estado rector del puerto deberá obtener la confirmación que el Estado de abanderamiento ha acordado admitir un retraso de carácter excepcional, específicamente en relación con el COVID-19. Asimismo deberían existir pruebas que se dispone de una dispensa expedida por el Estado de abanderamiento y un plan de acción que contemple que el buque cumplirá las prescripciones de la Regla B-3 del Convenio BWM.

La presente flexibilización pragmática de las prescripciones del Convenio BWM debería ser adoptada por los Estados rectores del puerto en la medida que los buques no excedan la falta de cumplimiento de las prescripciones por un período mayor a tres (3) meses. Todo buque que exceda dicho período de gracia de tres (3) meses, debe recibir el tratamiento normal.

#### **En relación con el Convenio de Trabajo Marítimo (CTM 2006)**

En vista de los efectos del nuevo coronavirus (COVID-19) a nivel mundial muchos Estados de abanderamiento acordaron evaluar la cuestión de extender los períodos de servicio de la gente de mar a bordo de los buques y admitir que puede haber una necesidad de permitir flexibilidad ante determinadas circunstancias. Como principio general, las autoridades pertinentes del Estado rector del puerto aplicarán las siguientes orientaciones en función de cada caso.

#### Extensión de los períodos de servicio a bordo

Al notificar el buque al Estado rector del puerto acerca de la necesidad de extender los períodos de servicio a bordo de la gente de mar, el armador debe presentar un plan de acción o proceso documentado que contemple la forma en que van a gestionarse las modificaciones al Convenio CTM. Dicho plan acción o proceso documentado debería incluir o constar de:

- Enmiendas a las partes pertinentes de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Partes I y II-, con respecto al párrafo 10 de la Norma A5.1.3 del Convenio CTM, que brinda soluciones sustancialmente equivalentes para abordar la situación del virus COVID-19, adoptadas en virtud del párrafo 3 del artículo VI del citado convenio; o
- Carta de dispensa expedida por el Estado de abanderamiento que incluya las condiciones adecuadas y un plan de acción presentado el armador del buque con la descripción de las medidas que se tomaron para cumplir con las condiciones que impuso el Estado de abanderamiento.



**AVM**  
ACUERDO DE  
VINA DEL MAR  
1992

**SECRETARÍA DEL ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES  
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

Entre los probables aspectos que el Estado rector del puerto debería prestar atención, a continuación se enumeran detalles que son pertinentes a todo plan de acción o documento equivalente que se presente al respecto:

- .1 ¿El Estado de abanderamiento ha contactado al armador y éste ha consultado con la tripulación y las organizaciones de gente de mar pertinentes?
- .2 ¿Cuáles son las travesías previstas, en caso que el buque no se dirija a zonas afectadas por la pandemia del COVID-19?
- .3 ¿La tripulación desea o solicita permanecer a bordo?. Se ha observado que en ciertos casos los miembros de la tripulación desean permanecer a bordo debido a que no pueden volver a sus hogares porque viven en zonas afectadas por el COVID-19.
- .4 ¿De qué manera se protegerán los derechos de los miembros de la tripulación conforme al Convenio CTM? El armador del buque debería especificar acerca de cómo se protegerá los derechos de los miembros de la tripulación en vista de la estadía extendida a bordo y los planes que tenga el armador para repatriarlos.

Si el Estado rector del puerto se encuentra satisfecho, podrá aceptar las propuestas y considerará además la posibilidad de comunicar este hecho a las autoridades competentes del próximo puerto al cual se dirige el buque.

### **Examen de la orientación provisional**

La presente orientación provisional se examinará según proceda, para mantenerse en consonancia con las repercusiones del virus COVID-19 sobre el transporte marítimo internacional y con las iniciativas futuras de la OMI y la OIT, según proceda.

---