



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

MEDIDAS DE CONTINGENCIA PARA AFRONTAR LA PANDEMIA DE 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 Organización Marítima Internacional (OMI), Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), 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 (AVM) acordaron abordar la cuestión del posible retraso de los reconocimientos, las inspecciones y las auditorías, la posibilidad de los Estados de abanderamiento de expedir certificados a corto plazo o permitir la prórroga de los certificados más allá de los tres meses permitidos por el régimen de tratados de la OMI, 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.

Considerando la existencia de un enfoque común en la región, al margen de cualquier posible medida nacional, y dado los efectos continuos de la crisis del COVID-19, como principio general las siguientes medidas de contingencia serían aplicadas, caso por caso, por las Autoridades Marítimas Miembro del Acuerdo.

En el vínculo <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/Coronavirus.aspx> podrá encontrarse mayor información.

En relación con los Convenios pertinentes de la OMI

En relación con la situación del COVID-19, es posible que un buque no pueda cumplir con las prescripciones de los instrumentos pertinentes o con el seguimiento de los resultados de la inspección como se exigiría normalmente. Como principio básico, la responsabilidad principal en cuanto al cumplimiento de los Convenios sigue recayendo en el propietario y el Estado de abanderamiento. Sin embargo, en el caso de que el propietario y el Estado de abanderamiento hayan demostrado que asumen esa responsabilidad, pero que debido a la situación actual no pueden cumplir con las obligaciones que normalmente se exigirían, las Autoridades Marítimas miembro del AVM deberían adoptar un enfoque pragmático y también ser flexible, ya que se trata de una situación que evoluciona rápidamente y puede resultar insalvable.

Intervalo de reconocimientos y auditorías que exigen los Convenios

En caso de que un buque no haya cumplido con las exigencias de los reconocimientos y las auditorías prescritos en los instrumentos del convenio pertinente (por ejemplo, las reglas 7 a 10 y 14 del capítulo I del Convenio SOLAS, etc.), 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, deberían 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.



AVM

ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992

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

Se puede encontrar más orientación sobre la ampliación del intervalo de reconocimientos y auditorías en la Circular de la OMI N° 4204/Add.19 - "Orientación para los Estados de abanderamiento en relación con los reconocimientos y renovaciones de certificados durante la pandemia del COVID-19".

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.

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.

Teniendo en cuenta que podría presentarse una extensión excepcional y específica por el COVID-19 de la validez de los certificados para determinados buques, el Estado de abanderamiento o la organización reconocida, puede extender la validez de los certificados por un período de gracia apropiado y proporcional específico para el COVID-19. En la circular de la OMI N° 4204/Add.19 puede encontrarse más orientación sobre la prórroga de la validez de los certificados.

Instalación del 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.



AVM

ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992

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

En relación con el Convenio de Trabajo Marítimo (CTM 2006) y Formación (STCW 78)

Extensión de los períodos de servicio a bordo:

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. Sin embargo, han pasado varios meses desde el comienzo de la pandemia y los problemas de fatiga y salud mental de la gente de mar pueden haberse agravado hasta el punto de poner en peligro la salud y la seguridad.

Con respecto a la cuestión de la aplicación de la flexibilidad, el Estado rector del puerto debería solicitar al operador del buque que confirme que el Estado de abanderamiento, los miembros de la tripulación y las organizaciones de gente de mar pertinentes (si procede) han participado en el proceso de extensión de los contratos, así como otras cuestiones que repercuten en los derechos de la gente de mar establecidos en el CTM. Además, cuando existan motivos claros para creer que los miembros de la tripulación están fatigados o no son aptos para el trabajo, el Estado rector del puerto debería exigir la adopción de medidas correctivas apropiadas y considerar la posibilidad de informar al Estado de abanderamiento.

En la "Nota informativa sobre cuestiones de trabajo marítimo y el coronavirus (COVID-19)" de la OIT se puede encontrar más orientación sobre lo que el Estado rector del puerto debería considerar en caso de incumplimiento del CTM por causas de fuerza mayor relacionadas con el COVID-19, la cual fuera distribuida a las Autoridades del Acuerdo de Viña del Mar (véase Correo electrónico SAVM N° 37-20, de fecha 16 de abril de 2020, dirigido a las Autoridades Marítimas Miembro).

Desembarco de la gente de mar para recibir cuidados médicos en tierra durante la pandemia de COVID-19:

El desembarco de la gente de mar para recibir cuidados médicos en tierra durante la pandemia de COVID-19 es fundamental para la protección de la salud de la gente de mar y del público en general, e indispensable para el mantenimiento de las cadenas mundiales de suministro. Por consiguiente, los Estados rectores de puertos deben gestionarlo a través de medios ágiles y predecibles, además de la comunicación y cooperación fluidas entre buques y las autoridades pertinentes en tierra.

La regla 4.1 del CTM 2006, en su versión enmendada, prescribe que la gente de mar que esté a bordo de buques y necesite cuidados médicos de inmediato, tenga acceso a instalaciones médicas en tierra.

Al respecto, mediante Circular N° 4204/Add.23 la OMI ha distribuido Recomendaciones para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el desembarco rápido de la gente de mar para recibir cuidados médicos en tierra durante la pandemia de COVID-19, en virtud de las reglamentaciones internacionales pertinentes, entre otras, las relativas a garantizar el acceso a instalaciones médicas en tierra para la gente de mar y la facilitación del comercio marítimo internacional.



AVM

ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992

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

Certificación STCW:

Se han considerado casos en que la gente de mar se ha enfrentado a problemas para completar los cursos de actualización para la renovación de la certificación personal. Esto podría ser causado por cursos cancelados, cuarentena o prohibiciones de viaje. En tales casos, la administración marítima puede haber prorrogado la validez de esos certificados y esto debería aceptarse como un caso de fuerza mayor.

En el caso de los certificados expedidos por una Parte en el convenio, si ha concedido una prórroga debido a un caso de fuerza mayor, esto debería aceptarse como una prórroga similar del refrendo de reconocimiento del Estado de abanderamiento del buque en el que presta servicio el marino.

Certificados médicos:

En los casos en que haya sido difícil para la gente de mar extender su certificado médico, la Administración del Estado de abanderamiento podrá permitir que la gente de mar permanezca a bordo. El OSERP debería aceptar los documentos extendidos por los Estados de abanderamiento que reconozcan la prolongación de la permanencia a bordo de la gente de mar por causas de fuerza mayor relacionadas con el COVID-19.

Rectificación y seguimiento de los informes de inspección

En relación con la rectificación de las deficiencias registradas o pendientes, aplicar el Punto 3.7 Procedimientos para la rectificación de deficiencias y el levantamiento de la detención, del CAPÍTULO 3 – INFRACCIONES Y DETENCIÓN, y tomar como guía el APÉNDICE 2 “Directrices para la Detención de Buques”, del ANEXO I “Directrices para Funcionarios Encargados de Supervisión”, del Texto del Acuerdo. En caso de que un buque sea detenido por el Código IGS, pero no se pueda organizar una auditoría externa, a pesar de los mejores esfuerzos de la compañía y del Estado de abanderamiento (que pueden incluir la autorización temporal de otra organización reconocida o una auditoría en forma remota), se podrá permitir que el buque se dirija al siguiente puerto para llevar a cabo la auditoría externa. En este caso, en combinación con la deficiencia al Código IGS (15150), debe aplicarse el APÉNDICE 14 “Informe sobre deficiencias no rectificadas totalmente o sólo reparadas provisionalmente”, del ANEXO I “Directrices para Funcionarios Encargados de Supervisión”, del Texto del Acuerdo.

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.

Revisión de la orientación

La presente orientación provisional continuará sujeta a revisión, según proceda, para mantenerse en consonancia con la evolución de la pandemia de COVID-19 sobre el transporte marítimo internacional y con las iniciativas futuras de la OMI y la OIT, según proceda.