

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsímil: +44(0)20 7587 3210

Circular nº 4204/Add.19/Rev.3  
8 febrero 2021

A: Todos los Estados Miembros de la OMI  
Naciones Unidas y organismos especializados  
Organizaciones intergubernamentales  
Organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo  
ante la OMI

Asunto: **Coronavirus (COVID-19) – Orientaciones para los Estados de  
abanderamiento en relación con los reconocimientos y la renovación de  
certificados durante la pandemia de COVID-19**

1 Todos los buques deben ser objeto de reconocimiento y verificación por oficiales de las Administraciones de los Estados de abanderamiento o sus organizaciones reconocidas(OR)/organizaciones de protección reconocidas(OPR)/inspectores nombrados de manera que se puedan expedir los certificados pertinentes en los que se estipule que los buques se proyectan, construyen, mantienen y gestionan en cumplimiento de las prescripciones de los convenios, códigos y otros instrumentos de la OMI. Este sistema de reconocimiento y certificación constituye la espina dorsal del régimen de seguridad marítima y protección ambiental de la Organización y es de importancia vital que los buques permanezcan sujetos al régimen reglamentario existente en la mayor medida posible.

2 La mayoría de los instrumentos de la OMI contienen requisitos relativos a la prórroga del periodo de validez de un certificado, incluidos los Convenios SOLAS y MARPOL y los códigos conexos obligatorios en virtud de esos convenios, así como el Convenio sobre líneas de carga, Convenio BWM,<sup>1</sup> Convenio de formación y Convenio de formación para pescadores. En general, se dispone que si un certificado expira cuando un buque no se encuentra en un puerto en el que pueda ser inspeccionado, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez de un certificado con el fin de permitir que el buque complete su viaje a un puerto en el que pueda ser inspeccionado, pero no por un periodo superior a tres meses. Las "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)" (resolución A.1140(31)) se elaboraron para normalizar el periodo de

<sup>1</sup> En relación con el Convenio BWM, cabe señalar que los buques construidos antes del 8 de septiembre de 2017 deben cumplir la norma D-2 a más tardar en el momento de su reconocimiento de renovación del Certificado IOPP. Por lo tanto, una prórroga del Certificado IBWM (Certificado internacional de gestión del agua de lastre) no puede ampliar el cumplimiento de la norma D-2, pero sí lo haría una prórroga del reconocimiento de renovación del Certificado IOPP. Quizá se publique una circular separada sobre este asunto dependiendo de la evolución de la pandemia.

validez y los intervalos entre los reconocimientos de los principales certificados de los convenios.

3 La OMI, la OIT y la OMS<sup>2</sup> ya han publicado, respectivamente, orientaciones relativas a la prórroga de los certificados médicos de la gente de mar (STCW 1978, regla I/9, y CTM 2006, regla 1.2); certificados de formación y cualificación de la gente de mar (STCW 1978 y CTM 2006, regla 1.3); inspecciones y certificados de trabajo marítimo (CTM 2006, título 5); y certificados de saneamiento de los buques (Reglamento Sanitario Internacional (RSI) 2005, artículos 20 y 39 y anexo 3) en las condiciones de la pandemia de COVID-19. Además, la OIT ha publicado orientaciones sobre el examen periódico de los dispositivos de izada y elementos del equipo suelto en virtud del Convenio n° 152 de la OIT durante la pandemia de COVID-19.<sup>3</sup>

4 La pandemia del coronavirus (COVID-19) ha causado interrupciones en la prestación de los servicios de transporte normales, incluida la realización de reconocimientos. Por ejemplo, los inspectores se han visto denegado el acceso a los puertos o no han podido acceder a los buques para llevar a cabo las inspecciones. En consecuencia, las autoridades marítimas y el sector del transporte marítimo se enfrentan a dificultades para realizar los reconocimientos necesarios.

5 El Secretario General insta a los Gobiernos a que consideren detenidamente la introducción de restricciones que afecten a la realización de reconocimientos reglamentarios, de modo que el régimen de reconocimiento y certificación pueda seguir funcionando con normalidad, los buques puedan cumplir los requisitos obligatorios pertinentes y las Partes puedan respetar sus obligaciones en virtud de los tratados.

6 El Secretario General es consciente de que, en circunstancias en que ha sido imposible realizar reconocimientos con fines de certificación, algunos Estados de abanderamiento han introducido arreglos alternativos, como la expedición de certificados de corto plazo o la prórroga de los certificados más allá del máximo reglamentario.

7 El Secretario General opina que la prórroga de la validez de los certificados más allá del máximo reglamentario solo debería considerarse en circunstancias extraordinarias y si no existe ninguna otra alternativa, como la expedición de un certificado de corto plazo con un reconocimiento adecuado basado en los riesgos. La expedición de certificados de corto plazo u otras medidas debería limitarse a situaciones específicas causadas por la pandemia de COVID-19 y las decisiones pertinentes deberían adoptarse caso por caso. Se alienta a los Estados de abanderamiento a que establezcan un límite para esos certificados u otras medidas extraordinarias, que deberían revisarse periódicamente, teniendo en cuenta la evolución de la pandemia. Los certificados han de renovarse lo antes posible conforme a los reglamentos vigentes.

8 La responsabilidad de las decisiones relativas a la expedición de certificados de corto plazo o a la prórroga de certificados obligatorios incumbe a los Estados de abanderamiento. Las sociedades de clasificación miembros de la IACS, en su calidad de organizaciones

---

<sup>2</sup> Se puede encontrar información detallada en las circulares n°s 4204/Add.5/Rev.1 y 4204/Add.10 y en las secciones 6, 7 y 8 de la "Nota informativa sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y el coronavirus (COVID-19) – Versión revisada 3.0" de la OHI en: [https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_741024/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_741024/lang--en/index.htm)

<sup>3</sup> Se hace referencia a la "Information note on the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979 (No. 152) and coronavirus (COVID-19)" (Nota informativa relativa al Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (n° 152) y el coronavirus (COVID-19)) de la OIT en [https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS\\_750255/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_750255/lang--en/index.htm)

reconocidas que actúan en nombre de los Estados de abanderamiento, han elaborado los "Principios rectores para la prestación de asesoramiento técnico y de implantación a los Estados de abanderamiento cuando consideren la posibilidad de permitir la prórroga de los certificados reglamentarios más allá de los tres meses" adjuntos, a fin de prestar asesoramiento técnico y de implantación a los Estados de abanderamiento cuando consideren la posibilidad de expedir certificados de corto plazo o permitir la prórroga de los certificados más allá de los tres meses permitidos por el régimen de tratados de la OMI. Los principios rectores representan un enfoque gradual para la adopción de decisiones informadas que respeta el régimen reglamentario vigente y puede dar lugar a una evaluación objetiva y documentada de las pruebas que justifican la expedición de un certificado de corto plazo u otras medidas.

9 Se invita a los Gobiernos Miembros a que utilicen los principios rectores adjuntos cuando consideren la posibilidad de expedir certificados de corta duración u otras medidas, o cuando den instrucciones en consecuencia a sus organizaciones reconocidas autorizadas. Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan los principios rectores adjuntos en conocimiento de todas las otras partes interesadas y, en particular, de los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto y las compañías.

\*\*\*



## **ANEXO**

### **PRINCIPIOS RECTORES PARA LA PROVISIÓN DE ASESORAMIENTO TÉCNICO Y DE IMPLANTACIÓN A LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO CUANDO CONSIDEREN LA POSIBILIDAD DE PERMITIR LA PRÓRROGA DE LOS CERTIFICADOS REGLAMENTARIOS MÁS ALLÁ DE TRES MESES**

#### **INTRODUCCIÓN**

La actual pandemia de COVID-19 y la naturaleza prolongada de las medidas para controlar la propagación y el impacto del virus han dado lugar a una interrupción de la prestación de servicios de transporte marítimo normal que se prevé que continúe en el futuro. Aunque en muchos lugares del mundo se está aplicando una relajación gradual de las medidas de "confinamiento" obligatorio, lo que ha dado lugar a mejoras en el acceso de los inspectores y el personal de servicio a los buques, se considera inevitable que los Estados de abanderamiento tengan que prever la prórroga, caso por caso, de los certificados reglamentarios más allá de los tres meses previstos en los convenios rectores. Si bien la responsabilidad de esas decisiones incumbe a los Estados de abanderamiento, el sector acogería con beneplácito la provisión de asesoramiento y orientaciones técnicas, incluido sobre la implantación práctica, para respaldar esa decisión. En el presente documento se establecen los principios rectores que deberían acompañar la elaboración de ese asesoramiento que, si se acuerdan, podrían constituir la base de un enfoque coherente de los Estados de abanderamiento.

Los principios rectores representan un enfoque gradual para la adopción de decisiones informadas que respeta el régimen reglamentario vigente y puede dar lugar a una evaluación objetiva y documentada de las pruebas que justifican la prórroga de un certificado.

Teniendo en cuenta que la "red de seguridad" de apoyo del control por el Estado rector del puerto ha sido suspendida temporalmente en cierta medida por algunos regímenes de control del rector Estado del puerto, y que algunos Estados de abanderamiento han dado flexibilidad en cuanto a las prórrogas a los buques que tienen dificultades para mantener la validez de los certificados, es necesario garantizar en la mayor medida posible la seguridad y la protección ambiental del transporte marítimo y el cumplimiento.

A los efectos del enfoque esbozado en estos principios rectores, se considera que los aspectos jurídicos que permiten apartarse de los requisitos reglamentarios para eliminar los riesgos jurídicos de todas las partes involucradas han sido resueltos por el Estado de abanderamiento que aplica estas disposiciones.

El papel del Estado de abanderamiento es primordial en este proceso reglamentario, ya que será responsabilidad del Estado de abanderamiento emitir instrucciones y decisiones reglamentarias claras a los propietarios y las organizaciones reconocidas (OR), incluso cuando esta toma de decisiones utilice la evaluación/recomendación técnica de la OR.

**Etapa 1: ¿Se han agotado todas las opciones para completar el reconocimiento y renovar los certificados (utilizando todos los medios disponibles permitidos por la Administración)?**

El principio que prevalece es el de asegurar que los buques permanezcan sujetos al régimen reglamentario y de clasificación obligatorio de reconocimiento y certificación en la medida de lo posible. El fundamento de este enfoque es que es necesario hacer todo lo posible para gestionar esta situación de limitación temporal, manteniendo al mismo tiempo el enfoque obligatorio para determinar el nivel de seguridad y protección ambiental del transporte marítimo. Como ejemplo de cómo se puede lograr esto, si es necesario y en cada caso, se puede recurrir al uso de inspectores exclusivos disponibles de otras sociedades de clasificación con el acuerdo del Estado de abanderamiento.

Es fundamental mantener el más alto nivel de cumplimiento de las disposiciones reglamentarias y de clasificación existentes, siempre que sea posible. Al mismo tiempo, en esta etapa se reconoce que en circunstancias excepcionales y/o consideraciones de fuerza mayor demostradas\*, puede que no sea posible el cumplimiento rutinario de los parámetros reglamentarios establecidos en los convenios y normas de clasificación de la OMI, y que se requieren soluciones adecuadas para evaluar el nivel de seguridad y protección del medio ambiente y mitigar los riesgos.

Si la aplicación inicial de esta medida no tiene éxito, determinará qué buques deberán someterse a medidas alternativas como las que se abordan a continuación.

**Etapa 2: En cada caso de circunstancias excepcionales y/o fuerza mayor demostradas, examinar la información disponible sobre el buque y su historial como medio para considerar pruebas alternativas sobre la condición del buque, en lugar de completar el reconocimiento y ofrecer una recomendación a su Estado de abanderamiento**

Una vez que se determine, sobre la base de las pruebas prescritas (como se indica en la etapa 1), que el buque se enfrenta a circunstancias excepcionales y/o de fuerza mayor, será necesario evaluar los parámetros pertinentes que ofrezcan una impresión general del estado de mantenimiento del buque, tales como los registros de clase y el historial de la compañía del buque (según se define en el Código IGS). Esto incluye el historial del buque en los regímenes de PSC pertinentes (por ejemplo, el Memorando de Entendimiento de París, el Memorando de Entendimiento de Tokio y el USGC) y el historial de la compañía, que debe estar disponible.

El Estado de abanderamiento también tendrá que asegurar una comunicación eficaz con la OR para permitir la consulta entre todas las partes, la provisión de las pruebas relacionadas con el buque que obren en su poder para incluirlas en la evaluación y la aplicación oportuna de las decisiones del Estado de abanderamiento.

Si el historial del rendimiento del buque en los memorandos de entendimiento de la supervisión por el Estado rector del puerto, los registros del estado de clasificación, el estado del buque en los registros de vigilancia de la calidad de la flota de la OR y otras pruebas pertinentes, identifican preocupaciones que no pueden abordarse adecuadamente con medidas de mitigación como las restricciones de servicio y/o navegación, las OR deberían adoptar un enfoque en el que prime la seguridad y no recomendar al Estado de abanderamiento la prórroga de los certificados o la prórroga del refrendo de los certificados y el aplazamiento de los reconocimientos. Debe lograrse un nivel de coherencia de ese enfoque

---

\* Será necesario presentar pruebas para demostrar un caso de "circunstancias excepcionales" y/o "fuerza mayor".

entre las OR y entre los pabellones. En tales casos, esto puede dar lugar a la suspensión de la clase y a la recomendación al Estado de abanderamiento de hacer lo mismo con sus certificados reglamentarios.

Si el examen del historial del buque no suscita preocupación, pasaría entonces a la etapa de calificación para el examen de los medios para recomendar al Estado de abanderamiento que conceda la prórroga o el refrendo/aplazamiento más allá de tres meses. Una vez más, es fundamental que estas recomendaciones se formulen reconociendo plenamente la necesidad de que el buque demuestre que cumple la intención de los reglamentos aplicables en la actualidad y mantenga el cumplimiento durante el periodo de aplazamiento.

### **Etapas 3: Considerar cómo se puede demostrar que las prescripciones del convenio y las reglas de clasificación se cumplen mientras tanto sin cambiar las propias prescripciones**

Los convenios de la OMI se han elaborado sobre la base de un escrutinio técnicamente sólido de los hechos y las medidas para mitigar determinados riesgos. A este respecto, se basan en la "intención" definida y han sido objeto de un examen crítico por parte de la comunidad internacional reconocida de científicos, profesionales, operadores, representantes de las sociedades de clasificación y funcionarios gubernamentales. En la inmensa mayoría de los casos, prescriben medidas detalladas como medio para lograr esa "intención". Al determinar las posibles formas de demostrar la existencia del control de la seguridad y la protección del medio ambiente de un buque que esté sujeto a circunstancias excepcionales y/o a fuerza mayor, el Estado de abanderamiento debería evaluar las medidas de mitigación de riesgos sugeridas, según lo propuesto por la OR basándose en las medidas y la forma de proceder previstos por el propietario, antes de confirmar que esas medidas proporcionan un grado satisfactorio de garantía temporal como la "intención" original prescrita de las medidas en el convenio de la OMI. Lo mismo se aplica al cumplimiento de las normas de una sociedad de clasificación, que han sido objeto de una estricta supervisión en su desarrollo, validación y aprobación con la participación de órganos externos independientes.

La conclusión de esta etapa es asegurar que el conjunto de pruebas (derivadas por los medios disponibles) y la recomendación posterior elaborada en la etapa 2 se ajusten claramente a la "intención" de los requisitos reglamentarios y las normas de clasificación, y se indiquen los medios para lograrlo en el momento del examen o durante el periodo de aplazamiento de manera controlada.

### **Etapas 4: Utilizar requisitos de verificación que se basen en procedimientos de reconocimiento aceptados (estos son específicos de cada sociedad de clasificación/OR)**

El conjunto de pruebas antes mencionado, presentado en apoyo de la "intención" de los reglamentos y prescripciones, tendrá que presentarse al Estado de abanderamiento para que lo examine y para que determine posteriormente la decisión de prorrogar la validez de los certificados o refrendos. La mecánica de ese proceso puede apoyarse en la conversión de los requisitos reglamentarios del convenio o convenios en procedimientos que los inspectores de la OR utilicen para cerciorarse de que el buque cumple lo dispuesto en esos convenios. Se considera que los procedimientos de cada OR, que son objeto de una auditoría independiente (por los Estados miembros de la OMI, la AESM de la UE, los ACB en el marco del QSCS de la IACS, etc.), reflejan adecuadamente las normas de los convenios delegados, y que, por consiguiente, los pormenores de esa determinación ulterior se deja en manos de las respectivas OR. Baste decir que el examen y la consideración técnica, tal como se registren y se presenten al Estado de abanderamiento, constituirán un conjunto de pruebas, junto con una recomendación sobre la forma en que se aplicarán las medidas de control a la explotación

del buque durante un periodo determinado y hasta que se puedan reanudar los reconocimientos presenciales. Corresponderá al Estado de abanderamiento decidir si utiliza esta recomendación cuando decida permitir, o no, la prolongación de la explotación del buque más allá de los tres meses reglamentarios permitidos. Ese conjunto de pruebas, cotejadas con las posiciones de los procedimientos, complementadas con datos del Estado de abanderamiento, etc., debería estar disponible en caso de que más adelante lo requieran los auditores externos.

**Etapa 5: Considerar pruebas alternativas para evaluar el cumplimiento que justifiquen:**

**a. La confianza (¿qué tan exacta es la representación de la condición real?)**

Será necesario establecer un sistema de control y equilibrio para permitir que un inspector cualificado de la OR recomiende, y una persona técnica cualificada en un Estado de abanderamiento determine, si las pruebas reunidas y presentadas son representativas de la condición del buque y conformes a la intención de los convenios en el momento de adoptar esa decisión.

**b. La durabilidad (es decir, ¿cuánto tiempo puede considerarse una prueba válida antes de que se requiera la revalidación?)**

Será necesario establecer un sistema de control y equilibrio para que un inspector cualificado de la OR pueda recomendar, y una persona técnica cualificada de un Estado de abanderamiento pueda determinar, las condiciones de validez de las pruebas presentadas a lo largo de la duración de la prórroga, y determinar las medidas de control que deben aplicarse para preservar la validez de esa prórroga. En caso de que no sea posible mantener la validez de las pruebas a los efectos de la duración completa de la prórroga, el buque debería someterse a la serie completa de reconocimientos prescritos en los convenios y requisitos de clasificación de la OMI, en el momento determinado.

**Etapa 6: Concluir con una prueba documentada general en la que se basen el periodo de prórroga y cualquier restricción de servicio**

La recopilación (se considera que las pruebas serán facilitadas por el propietario del buque, el Estado de abanderamiento, si procede, y/o se obtendrán de los registros de la OR y el régimen de PSC) y la evaluación documentada de las pruebas por la OR y la recomendación al Estado de abanderamiento, cuya decisión será la de permitir que un buque siga operando, se realizarán con arreglo al conjunto de parámetros acordados que reflejen las consideraciones anteriores. Esa evaluación, complementada por el conjunto de pruebas, podría apuntar en la dirección de recomendar a un Estado de abanderamiento la prórroga de la explotación de un buque más allá de los tres meses reglamentarios, o la recomendación de adoptar medidas inmediatas para que el buque cumpla las disposiciones de los convenios de la OMI y los requisitos de clasificación.

Teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales y/o el carácter de fuerza mayor de la situación, la responsabilidad y la obligación que se deriven de la decisión deberían ser asumidas por el Estado de abanderamiento, no obstante lo dispuesto en los acuerdos vigentes entre los Estados de abanderamiento y sus OR.