

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsimil: +44(0)20 7587 3210

Circular nº 4524/Add.2
31 marzo 2022

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: **Crisis de Ucrania: armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto**

1 El Consejo, en su 35º periodo de sesiones extraordinario (10 a 18 de marzo de 2022), tras examinar las repercusiones de la situación en el mar Negro y en el mar de Azov para el transporte marítimo y los marinos, recordó los objetivos de la Organización establecidos en el artículo 1 de su Convenio constitutivo, y la misión del Plan estratégico de la OMI de fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible.

2 El C/ES.35 acogió con satisfacción las propuestas sobre las medidas que deben adoptarse para reducir el sufrimiento de los marinos y de sus familias, entre ellas la de que, cuando los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto reciban documentación que haya expirado, se debería adoptar un enfoque pragmático en las inspecciones ante el carácter excepcional de la situación (C/ES.35/D, párrafo 3.5.8).

3 El anexo de la presente circular contiene las orientaciones remitidas por los Memorandos de entendimiento del océano Índico, París y Tokio sobre supervisión por el Estado rector del puerto, así como por el Acuerdo de Viña del Mar, en relación con la repatriación de los marinos debido a la situación en Ucrania.

4 Se invita a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a que pongan el contenido de la presente circular en conocimiento de todos los interesados, especialmente de las Administraciones de abanderamiento y de las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado ribereño.

ANEXO

Paris MoU



on Port State Control

PSCircular 101

2 MARZO 2022

Orientaciones sobre la repatriación de marinos debido a la situación en Ucrania

Introducción

1 A raíz de los acontecimientos en Ucrania, la Junta consultiva del Memorando consideró que era necesario actuar con flexibilidad en estas circunstancias, teniendo presentes las dificultades que puede haber en la repatriación de marinos. En su decisión, la Junta consultiva del Memorando ha tenido debidamente en cuenta las opiniones expresadas por el Sindicato de trabajadores del transporte marítimo de Ucrania (MTWTU), afiliado a la ITF (<https://mtwtu.org.ua/en/news/mtwtus-official-statement-on-crew-change-of-ukrainian-seafarers>).

2 Se reconoce que los efectos en la repatriación no se limitan a los marinos ucranianos a bordo de buques que enarbolan ese pabellón, sino a todos los que se han visto atrapados en la situación actual.

3 Cuando se actúe con flexibilidad, habrá que tener debidamente en cuenta la experiencia adquirida en cuestiones relativas a la repatriación y la (re)validación de los certificados estipulados en el Convenio de formación y el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) durante la pandemia de COVID-19.

Repatriación

4 Con respecto a la cuestión de la flexibilidad, si procede, debería asegurarse al Estado rector del puerto que, si se ha superado la duración máxima del acuerdo de empleo de la gente de mar (SEA), este no puede o no quiere regresar a casa debido a la guerra. Cuando el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto decida al respecto, debería tener en cuenta toda la documentación disponible proporcionada por el propietario del buque de conformidad con el MLC y el Estado de abanderamiento, así como la información de los miembros de la tripulación pertinentes.

5 Toda prolongación del periodo de servicio a bordo más allá del periodo por defecto de 11 meses debería autorizarse únicamente caso por caso para hacer frente a la situación de emergencia y solo con el consentimiento del marino.

6 Los Estados de abanderamiento siguen siendo responsables de hacer cumplir el MLC. Por lo tanto, de manera parecida a lo que sucedió durante la pandemia de COVID-19, se insta a los Estados rectores de puerto a que exijan específicamente pruebas escritas de la autorización del Estado de abanderamiento para cada buque, incluida una lista de los marinos que presten cualquier periodo de servicio a bordo superior al periodo por defecto de 11 meses. Se recuerda que, en cualquier caso, un SEA válido debe permanecer en vigor hasta que se repatrie debidamente al marino de conformidad con la regla 2.5 del MLC, 2006.

7 Un buque debería recibir el tratamiento habitual cuando venza el SEA.

8 Certificación del Convenio de formación

De manera parecida a lo que sucedió durante la pandemia de COVID-19, es posible que los marinos se enfrenten a problemas relacionados con la certificación del Convenio de formación. Cuando el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto decida al respecto, debería tener en cuenta toda la documentación disponible proporcionada por la administración marítima oportuna y el Estado de abanderamiento, así como la información de los miembros de la tripulación pertinentes.

9 Certificados médicos

Cuando los marinos tengan dificultades para renovar o prorrogar sus certificados médicos, la Administración de abanderamiento podrá permitir que presten servicio a bordo. Los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto deberían aceptar los documentos elaborados por los Estados de abanderamiento que reconozcan la prolongación de la estancia a bordo de los marinos por causas de fuerza mayor relacionadas con la situación existente en Ucrania.

Examen de las orientaciones

10 La presente circular sobre supervisión por el Estado rector del puerto se revisará, cuando corresponda, para que refleje los acontecimientos y las iniciativas futuras de las partes interesadas pertinentes.

* * *



ORIENTACIONES PROVISIONALES SOBRE LA REPATRIACIÓN DE MARINOS UCRANIANOS DEBIDO AL CONFLICTO EN LA REGIÓN

Introducción

1 Los miembros del Memorando de entendimiento de Tokio han acordado que, cuando se tome nota de las repercusiones del conflicto en Ucrania, es importante adoptar un enfoque común para llevar a cabo las actividades de inspección con respecto a la repatriación de marinos ucranianos. Esto se suma a las medidas provisionales relativas a la COVID-19 (circular 2021-1, 1 de marzo de 2021), ya que es necesario actuar con flexibilidad y pragmatismo cuando se prorroguen los periodos de servicio a bordo de los buques. Como principio general, las solicitudes serán consideradas caso por caso por el Estado rector del puerto pertinente.

2 Se reconoce que los efectos en la repatriación tal vez no se limiten a los marinos ucranianos, sino que pueden afectar a otros que se han visto atrapados en el conflicto actual.

Declaración del Sindicato de trabajadores del transporte marítimo de Ucrania

3 El Sindicato de trabajadores del transporte marítimo de Ucrania (MTWTU) hizo pública una declaración el 25 de febrero de 2022 en la que destacaba las dificultades para la repatriación de marinos a Ucrania debido al conflicto existente en esa región. El MTWTU solicitó que se permitiera a los marinos que hubieran alcanzado la duración máxima de su contrato permanecer a bordo el mayor tiempo posible hasta que pudieran regresar a su país¹ de manera segura.

4 En los casos en que los marinos deseen volver a su país al término de su contrato, el MTWTU solicita que se les proporcionen billetes a países seguros de la región, así como los fondos necesarios para viajar desde los aeropuertos correspondientes a Ucrania.

Necesidad de flexibilidad

5 Los viajes a la región se han visto dificultados por la combinación del conflicto en Ucrania y la pandemia de COVID-19. Además, existe un riesgo previsible para la seguridad de un marino que regresa a una zona de conflicto. Es probable que algunos marinos soliciten permanecer a bordo de sus buques en lugar de regresar a su país hasta que la situación se estabilice. La capacidad de las tripulaciones de relevo de la zona de conflicto para viajar a los buques en los que deben prestar servicio puede ser limitada, lo que provoca retrasos en la llegada de la tripulación de relevo a sus buques.

6 Las repercusiones del conflicto en el sistema bancario de Ucrania y de la región en general puede dificultar el pago de los salarios, incluidas las remesas, que se recoge en el MLC, 2006. Es posible que haya que establecer disposiciones alternativas para pagar a los marinos y facilitar el pago de las remesas a los dependientes.

¹ Cuando un marino solicite la repatriación anticipada, esta debería acordarse con el propietario/armador del buque de conformidad con la norma 2.5 b) ii) en lo que respecta a la terminación del contrato, y con la norma 2.5 c) en lo que respecta a la repatriación.

Directrices para los Estados rectores de puerto

7 Tomando nota de que el MTWTU ha solicitado que se actúe con flexibilidad cuando se prevea una prórroga del servicio, el Estado rector del puerto debería solicitar al armador del buque que confirme que se ha informado al Estado de abanderamiento de la prórroga prevista y que este la ha reconocido.

8 Cuando se informe al Estado rector del puerto de la necesidad de prolongar los periodos a bordo, el armador debería confirmar que el marino o marineros en cuestión han solicitado, o aceptado, la prórroga y que existe un plan o proceso en el que se especifica cómo se gestionarían las variaciones con respecto a lo prescrito en el MLC. Este plan o proceso puede incluir o consistir en:

- a. enmiendas a las partes pertinentes de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima – partes I y II respecto de la sección 10 de la norma A5.1.3 del MLC, a fin de proporcionar soluciones equivalentes específicas para abordar la situación del virus 2019-nCoV; y/o
- b. acuerdo de los Estados de abanderamiento que incluya unas condiciones adecuadas, acompañado de un plan presentado por el propietario del buque en el que se describan las medidas que están adoptándose para cumplir las condiciones impuestas por el Estado de abanderamiento; y/o
- c. otros mecanismos que garantizarán que el bienestar del marino no se ha visto comprometido mientras esperaba para volver a su país (como la repatriación acordada a otro país).

9 Cuando examine las medidas para mitigar la situación, el Estado rector del puerto debería estudiar los factores siguientes:

- i) Si el marino solicitó la prórroga de su contrato de forma voluntaria a causa de que se percibía un riesgo. En estos casos, por lo general, debería permitirse la prórroga.
- ii) Si el Estado de abanderamiento ha reconocido la solicitud de prórroga y el plan de repatriación del marino mientras sea seguro y práctico.
- iii) En caso de que el armador solicite una prórroga, si los marineros están dispuestos a permanecer a bordo. No puede haber dudas al respecto.
- iv) Si se protegen los derechos de los marineros en virtud del MLC. El propietario del buque debería informar de cómo van a protegerse los derechos de los marineros en vista de la prolongación de la estancia a bordo y qué planes tiene para repatriarlos.
- v) Si el propietario del buque ha establecido disposiciones alternativas para pagar a los marineros y/u organizar el pago de las remesas a los dependientes. En caso afirmativo, si el marino lo ha acordado por escrito y si hay pruebas del pago.

Si el Estado rector del puerto está satisfecho y no se opone a tales propuestas, esto debería comunicarse a la Administración del puerto al que se dirija el buque a continuación. Es responsabilidad del armador confirmar que dicho puerto tampoco tiene objeciones.

* * *



IOMOU

Secretariat

House No. 92, Plot No. A-8,
Rangavi Estate,
Dabolim, Goa
INDIA - 403 801

**INDIAN OCEAN MOU
ON PORT STATE CONTROL**

Tele: +91 0832 2538128
+91 0832 2538398
Fax: +91 0832 2538127
Mob: +91 9930801949
E - mail: iomou.sec@nic.in
iomou1@dataone.in
Website: www.iomou.org

Circular nº 1/2022
Fecha: 22.3.2022

Orientaciones provisionales sobre la repatriación de marinos debido a la situación en Ucrania

Introducción

1 Tras tomar nota de las repercusiones del conflicto en Ucrania y tener en cuenta la decisión adoptada por la OMI durante el C/ES.35, las autoridades miembros del Memorando de entendimiento del océano Índico han acordado examinar la cuestión de la repatriación de marinos ucranianos, ya que es necesario actuar con flexibilidad y pragmatismo cuando se prorroguen los periodos de servicio a bordo de los buques (véase el documento C/ES.35/WP.1 de la OMI). También se han tenido en cuenta las opiniones manifestadas por el Sindicato de trabajadores del transporte marítimo de Ucrania (MTWTU), afiliado a la ITF.

2 La autoridad del Estado rector del puerto tendría en consideración estas directrices caso por caso, y los efectos en la repatriación tal vez no se limiten únicamente a los marinos ucranianos, sino que pueden afectar a otros que se hayan visto atrapados en el conflicto actual.

Declaración del Sindicato de trabajadores del transporte marítimo de Ucrania

3 El Sindicato de trabajadores del transporte marítimo de Ucrania (MTWTU) hizo pública una declaración el 25 de febrero de 2022 en la que destacaba las dificultades encontradas para la repatriación de marinos a Ucrania debido al conflicto existente en esa región. El MTWTU solicitó que se permitiera a los marinos que hubieran alcanzado la duración máxima de contrato estipulada en el **acuerdo de empleo de la gente de mar (SEA)** permanecer a bordo el mayor tiempo posible hasta que pudieran regresar a su país de manera segura.

4 En los casos en que los marinos deseen volver a su país cuando venza su SEA, el MTWTU solicita que se les proporcionen billetes a países seguros de la región, así como los fondos necesarios para viajar desde los aeropuertos correspondientes a Ucrania.

Necesidad de flexibilidad

5 Los viajes a la región se han visto dificultados por la combinación del conflicto en Ucrania y la pandemia de COVID-19. Además, existe un riesgo previsible para la seguridad de un marino que regresa a una zona de conflicto. Es probable que algunos marinos soliciten permanecer a bordo de sus buques en lugar de regresar a su país hasta que la situación se estabilice. La capacidad de las tripulaciones de relevo de la zona de conflicto para viajar a los buques en los que deben prestar servicio puede ser limitada, lo que provoca retrasos en la llegada de la tripulación de relevo a sus buques.

6 De manera parecida a lo que sucedió durante la pandemia de COVID-19, es posible que los marinos se enfrenten a problemas relacionados con la certificación del Convenio de formación. Cuando el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto decida al respecto, debería tener en cuenta toda la documentación disponible proporcionada por la administración marítima oportuna y el Estado de abanderamiento, así como la información de los miembros de la tripulación pertinentes.

7 Las repercusiones del conflicto en el sistema bancario de Ucrania y de la región en general puede dificultar el pago de los salarios, incluidas las remesas, que se recoge en el MLC, 2006. Es posible que haya que establecer disposiciones alternativas para pagar a los marinos y facilitar el pago de las remesas a los dependientes, y, cuando se actúe con flexibilidad, habrá que tener debidamente en cuenta la experiencia adquirida en cuestiones relativas a la repatriación y la (re)validación de los certificados estipulados en el Convenio de formación y el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) durante la pandemia de COVID-19.

Directrices para los Estados rectores de puerto

8 Tomando nota de que el MTWTU ha solicitado que se actúe con flexibilidad cuando se prevea una prórroga del servicio, el Estado rector del puerto debería solicitar al armador del buque que confirme que se ha informado al Estado de abanderamiento de la prórroga prevista y que este la ha reconocido.

9 Cuando se informe al Estado rector del puerto de la necesidad de prolongar los periodos a bordo, el armador del buque debería confirmar que el marino o marinos en cuestión han solicitado, o aceptado, la prórroga y que existe un plan o proceso en el que se especifica cómo se gestionarían las variaciones con respecto a lo prescrito en el MLC. Este plan o proceso puede incluir o consistir en:

- a. enmiendas a las partes pertinentes de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima – partes I y II respecto de la sección 10 de la norma A5.1.3 del MLC, a fin de proporcionar soluciones equivalentes específicas para abordar la situación del virus 2019-nCoV; y/o
- b. acuerdo de los Estados de abanderamiento que incluya unas condiciones adecuadas, acompañado de un plan presentado por el propietario del buque en el que se describan las medidas que están adoptándose para cumplir las condiciones impuestas por el Estado de abanderamiento; y/o
- c. si los marinos se enfrentan a problemas relacionados con la certificación del Convenio de formación, es aconsejable que el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto tenga en cuenta toda la documentación disponible proporcionada por la administración marítima oportuna y el Estado de abanderamiento, así como la información de los miembros de la tripulación pertinentes;

- d. cuando los marinos tengan dificultades para renovar o prorrogar sus certificados médicos, la Administración de abanderamiento podrá permitir que presten servicio a bordo. Podrá recomendarse a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que acepten los documentos elaborados por los Estados de abanderamiento que reconozcan la prolongación de la estancia a bordo de los marinos por causas de fuerza mayor relacionadas con las circunstancias en Ucrania;
- e. otros mecanismos que garantizarán que el bienestar del marino no se ha visto comprometido mientras esperaba para volver a su país (como la repatriación acordada a otro país).

10 Se recomienda que, una vez el Estado rector del puerto examine las medidas para mitigar la situación que se mencionan *supra*, adopte las que estime oportunas, basándose en un enfoque práctico.

11 Si el Estado rector del puerto está satisfecho y no se opone a tales propuestas, esto puede comunicarse a la Administración del puerto al que se dirija el buque a continuación. Es responsabilidad del armador confirmar que dicho puerto tampoco tiene objeciones.

12 La presente circular del Memorando de entendimiento del océano Índico se revisará, cuando corresponda, para que refleje los acontecimientos más recientes y las iniciativas futuras de las partes interesadas pertinentes.

* * *



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 Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto – Viña del Mar 1992

"Orientaciones provisionales sobre el control de las disposiciones relativas a la gente de mar con motivo de la situación en Ucrania"

Introducción

1. En virtud de los eventos que están aconteciendo en Ucrania, cuyas repercusiones está afectando directamente a la seguridad y protección de la gente de mar y del transporte marítimo, así como también a las cadenas de suministro mundiales, se reconoce la necesidad que los Estados rectores de puerto tengan que adoptar un enfoque pragmático y flexible en las inspecciones ante el carácter excepcional de la situación.
2. Asimismo, se reconoce que los efectos de la repatriación no afectan solamente a la gente de mar ucraniana a bordo de buques que enarbolan el pabellón de Ucrania, sino también a todos aquellos marinos que se encuentren afectados por la situación de conflicto.
3. La gente de mar con títulos de competencia y documentación conexas expedida por los países implicados en el conflicto tendrá dificultades en los próximos meses para renovarlos. Los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado del puerto (OSERP) podrían encontrarse con gente de mar cuya documentación haya expirado.
4. Al actuar de manera flexible, se deberá tener en consideración las experiencias adquiridas a partir de los inconvenientes relacionados con la repatriación, validez de los certificados del STCW y CTM durante la pandemia del COVID-19.

Repatriación

5. Se alienta a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado del puerto (OSERP) a que apliquen su criterio profesional con objeto de evaluar los riesgos para la seguridad que se derivan del hecho de prorrogar los contratos por periodos largos, entre otros, el nivel de estrés y fatiga de la gente de mar que ya ha completado el periodo de servicio y ayudar a facilitar la repatriación y los cambios de tripulación de manera oportuna.
6. En cuanto a la cuestión de actuar de manera pragmática y flexible, el Estado rector del puerto debería considerarlo en caso de que la duración máxima del Acuerdo de Empleo de la Gente de Mar (por sus siglas en inglés, SEA) quede sin efecto, la gente de mar no pueda o no esté dispuesta a regresar a su país de origen debido a la situación de carácter excepcional que están atravesando. Al tomar la decisión, la/el OSERP deberá tener en cuenta cualquier documentación disponible proporcionada por el propietario de buque y el Estado de abanderamiento y la información adicional de los miembros de la tripulación pertinentes.



AVM ACUERDO DE
VINA DEL MAR
1992

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

7. Se autorizará cualquier extensión del período de servicio a bordo más allá de los once (11) meses previstos, derivados del CTM, únicamente para cada caso en particular a fin de afrontar la situación de emergencia y sólo con el consentimiento de la gente de mar.

8. Los Estados de abanderamiento siguen siendo responsables de hacer cumplir el CTM 2006. Al igual que las circunstancias producto de la pandemia del COVID-19, a los Estados rectores de puerto se los insta, por ende, a requerir pruebas documentales, específicamente de la autorización del Estado de abanderamiento para cada buque que incluya (una lista de) la gente de mar que cumpla cualquier período de servicio a bordo más allá de los once (11) meses previstos, derivados del CTM. Se recuerda, no obstante, que debe existir un SEA válido a bordo hasta que la gente de mar sea debidamente repatriada conforme a lo dispuesto por la regla 2.5 del CTM, 2006.

9. Un buque deberá recibir un tratamiento conforme a los procedimientos cuando un SEA a bordo quede sin efecto.

Titulación STCW

10. Al igual que en el caso de la pandemia de COVID-19, la gente de mar puede enfrentarse a problemas con la reválida de títulos, incluidos los certificados médicos, y refrendos, de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, en su forma enmendada (STCW). Al tomar su decisión, el OSERP debe tener en cuenta la documentación disponible proporcionada por la administración expedidora y el Estado de abanderamiento, así como la información adicional facilitada por los miembros pertinentes de la tripulación.

Certificados médicos

11. En los casos en que haya sido difícil para la gente de mar renovar o extender su certificado médico, el Estado de abanderamiento puede permitir que la gente de mar continúe prestando servicio a bordo. Los OSERP deberían aceptar los documentos presentados por los Estados de abanderamiento que reconozcan la permanencia extendida a bordo de la gente de mar por razones de fuerza mayor asociadas a las circunstancias en Ucrania.

Revisión de las orientaciones

12. La presente orientación provisional se revisará, según proceda, para mantenerla alineada con la evolución de los acontecimientos e iniciativas futuras de las partes interesadas.