

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 7 de julio de 2020
Ref: SMA 61/2020/AB

Asunto: MOU de París:

1. **Aplazamiento de la Campaña de Inspección Concentrada de 2020.**
2. **España se mantiene en el mismo puesto de la Lista Blanca de banderas.**
3. **Actualización de las recomendaciones para las inspecciones de Port State Control durante el COVID-19.**

Muy Srs. nuestros:

1. **Aplazamiento de la Campaña de Inspección Concentrada de 2020.**

Las autoridades del MOU de París y Tokio han acordado **suspender la Campaña de Inspección Concentrada (CIC) sobre estabilidad del buque** prevista para este año **y posponerla para 2021**, en respuesta al importante impacto del COVID-19 en el transporte marítimo, los limitados recursos disponibles para hacer los reconocimientos e inspecciones a bordo, las prórrogas para renovar los certificados y las dificultades para efectuar los relevos de las tripulaciones.

Como saben, todos los años el MOU de París lleva a cabo una CIC entre el 1 de septiembre y 30 de noviembre sobre una materia específica relacionada con la seguridad de los buques.

La programación prevista para las CIC de los próximos años es la siguiente:

- **2020: No habrá CIC.**
- 2021: Estabilidad del buque.
- 2022: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW).
- 2023: Seguridad Contra Incendios.

2. **España se mantiene en el mismo puesto de la Lista Blanca de banderas.**

El Comité del MOU de París ha aprobado por procedimiento escrito los resultados de las inspecciones de Port State Control de 2019 y adoptó las [nuevas listas de clasificación de banderas](#) (Blanca, Gris y Negra) que están en vigor desde el 1 de julio y que se usarán para calcular el perfil de riesgo del buque.

Estas 3 listas incluyen en total 70 Estados (3 menos que en 2018), 41 de ellos en la Lista Blanca (los mismos que el año anterior), 16 en la Lista Gris (2 menos que en el periodo anterior) y 13 en la Lista Negra (1 más que en 2018). **España se mantiene en el puesto 34 de la Lista Blanca.**

Como recordarán, el sistema de clasificación en Listas (Blanca, Gris y Negra) del MOU enumera todas las banderas, desde las de mayor calidad, hasta las que se consideran de alto o muy alto riesgo. Esta clasificación se basa en el número total de inspecciones y detenciones de los buques de cada bandera durante los últimos 3 años, siempre que el número de inspecciones sea de 30 o más durante ese periodo.

Debido al COVID-19, la publicación del Informe Anual completo de 2019, que normalmente el MOU publicaba a principios de julio, se va a retrasar al mes de septiembre.

3. Actualización de las recomendaciones para las inspecciones de Port State Control durante el COVID-19.

El MOU de París ha actualizado las siguientes circulares sobre recomendaciones para las inspecciones de Port State Control (PSC) durante el COVID-19:

- [PSCircular 97](#): Temporary Guidance related to COVID-19 for Port State Control Authorities (Rev.3).
- [PSCircular 98](#): Guidance for Port State Control Authorities on resuming inspections related to COVID-19

El objetivo de estas recomendaciones es promover un criterio común entre las distintas autoridades de PSC de los Estados miembros, sin perjuicio de que cada uno de ellos pueda aplicar sus propios requisitos o medidas nacionales. Asimismo, **proporcionan información sobre cómo se van a efectuar las inspecciones** en la región MOU mientras dure el COVID-19.

En esencia, el MOU:

- Sigue recomendando a los Estados rectores del puerto y a sus inspectores (*Port State Control Officer*, PSCOs) que apliquen un enfoque práctico;
- Ha alineado sus recomendaciones con las directrices publicadas por [la OMI y la OIT](#) y, al hacerlo, respalda de alguna manera los planteamientos de dichos documentos; y
- Recomienda reanudar (o aumentar) las inspecciones de PSC de los buques a partir de la situación actual, que las compañías y buques pueden tener en cuenta para incluirlos en sus procedimientos para gestionar las visitas de personal ajeno al buque y preparar las inspecciones.

No obstante, el MOU también deja claro que para que el buque se pueda beneficiar de una aplicación práctica por el PSCO en una inspección, **es fundamental que el buque disponga de pruebas que demuestren que conoce y sigue la situación** (por ejemplo, un documento sobre la extensión de la validez de los certificados o ampliaciones de los períodos de servicio de la gente de mar expedidos por el Estado de bandera). Los apartados 10 y 11 de la PSCircular 97 sobre “*Certification Issues due to COVID-19*” advierten específicamente:

- “*En caso de que falten las pruebas requeridas por el Estado de bandera, el buque será tratado de la forma habitual según los procedimientos del MOU de París*”; y
- “*La relajación práctica de los requisitos, que incluye la aceptación de copias de los certificados cuya validez puede ser verificada, debe ser aplicada por los Estados rectores del puerto a los buques que no hayan superado los requisitos del período de gracia apropiado y proporcional específico para el COVID-19, a menos que sea evidente que la pandemia del COVID-19 se usa como una excusa para incumplir los requisitos del Convenio*”.

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General