



COMITÉ DE FACILITACIÓN
27º periodo de sesiones
Punto 19 del orden del día

FAL 27/19
21 septiembre 1999
Original: INGLÉS

INFORME DEL 27º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

Sección	Página
1 GENERALIDADES – APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	3
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	6
3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL	7
4 EXAMEN Y APROBACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO	7
5 MENSAJES MEDIANTE INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	9
6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	10
7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO	11
8 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES	15
9 FORMALIDADES RELACIONADAS CON LA CARGA - ASPECTOS DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	15
10 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS - POLIZONES	15
11 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI - MODELO DE NOTIFICACIÓN ARMONIZADO	18
12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO	21
13 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN	30
14 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	33

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

Sección	Página
15 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN	34
16 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES	34
17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA EL AÑO 2000	36
18 OTROS ASUNTOS	36
19 INFORME PARA EL CONSEJO	36

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	- ORDEN DEL DÍA DEL 27º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	- RESOLUCIÓN FAL.6(27) - APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO
ANEXO 3	- MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE POLIZONAJE
ANEXO 4	- PROYECTO DE CERTIFICADO DEL BUQUE
ANEXO 5	- PROYECTO DE CIRCULAR MSC/FAL SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO - SEGURIDAD EN LAS TERMINALES DE CARGA SÓLIDA A GRANEL
ANEXO 6	- CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 28º PERIODO DE SESIONES
ANEXO 7	- PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ PARA EL PERIODO 2002 A 2006
ANEXO 8	- PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO (SPI)

1 GENERALIDADES - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 27º periodo de sesiones del 6 al 10 de septiembre de 1999 bajo la presidencia del Sr. L. Barchue (Liberia). Debido a que el Sr. J.-M. Nevens (Bélgica), que ostenta en la actualidad el cargo de vicepresidente, estaba ocupado en otras obligaciones, el Comité eligió por unanimidad al Sr. W. Tieman (Países Bajos) como vicepresidente para el periodo de sesiones.

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	FRANCIA
ANGOLA	GHANA
ARABIA SAUDITA	GRECIA
ARGELIA	INDIA
ARGENTINA	ISLAS MARSHALL
AUSTRALIA	ITALIA
BAHAMAS	KUWAIT
BANGLADESH	LETONIA
BÉLGICA	LIBERIA
BRASIL	MALASIA
CAMERÚN	MALTA
CANADÁ	MÉXICO
CHILE	NIGERIA
CHINA	NORUEGA
COLOMBIA	PAÍSES BAJOS
CONGO	PANAMÁ
CÔTE D'IVOIRE	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	REINO UNIDO
ECUADOR	REPÚBLICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA POPULAR
ESPAÑA	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	SUECIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	TURQUÍA
FILIPINAS	VENEZUELA
FINLANDIA	

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 Asistieron al periodo de sesiones representantes de las Naciones Unidas y otros organismos especializados:

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)
BANCO MUNDIAL

y observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)
COMISIÓN EUROPEA (CE)

así como observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo ante la OMI:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES
(CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PERMANENTE DE LOS CONGRESOS DE
NAVEGACIÓN (AIPCN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DE TRANSPORTE DE
CARGA (ICHCA)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES
(IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES
GASEROS (SIGTTO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA (IRU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA
(INTERCARGO)

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y, en primer lugar, hizo hincapié en la importancia de la labor del Comité en relación con el problema de los polizones, cuyo alcance pusieron de relieve los numerosos informes sobre casos de polizonaje recibidos desde el 26º periodo de sesiones del Comité de Facilitación, que se han de examinar en el periodo de sesiones actual tomando en consideración la experiencia conseguida con la implantación de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871). A juzgar por el volumen de informes sobre casos de polizonaje recibidos, el Secretario General contaba con que las Directrices supusieran una gran ayuda para todos aquellos que se enfrentan cotidianamente con problemas de polizonaje.

Al referirse a la cuestión de la migración ilegal, en relación con la cual se informará al Comité sobre los últimos acontecimientos tanto dentro de la OMI como fuera, el Secretario General subrayó que el problema seguía siendo un motivo importante de preocupación para numerosos Miembros de la Organización y para la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal de las Naciones Unidas. Dicha Comisión había efectuado progresos considerables a lo largo de los últimos 12 meses en la elaboración de un Convenio general para la lucha contra la delincuencia

organizada de carácter transnacional, en el cual se incluyen disposiciones para luchar contra el tráfico ilegal de migrantes por mar.

El Secretario General recordó que el Comité, en su último periodo de sesiones, había aprobado un proyecto de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación relativas al tráfico ilícito de drogas; la llegada, permanencia y salida de buques, pasajeros, tripulación y carga; y la utilización del intercambio electrónico de datos (IED) para su aprobación en el periodo de sesiones actual. A reserva de que el calendario planeado se cumpliera, se preveía que dichas nuevas enmiendas entrarían en vigor a principios del 2001.

En relación con el nuevo proyecto de facilitación para la región de América Latina y el Caribe, que abarca la implantación del Convenio de Facilitación y de las recientemente aprobadas Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas y otras sustancias en buques dedicados al transporte marítimo internacional, el Secretario General señaló que se informaría al Comité de los avances que se realizaran en el lapso interperiodos así como de las actividades y decisiones pertinentes a su labor que se tomaran en los seminarios y cursillos regionales de la OMI organizados dentro del proyecto contra la piratería de la Organización.

El Secretario General señaló que la utilización de mensajes mediante intercambio electrónico de datos para el despacho de buques y carga, sobre todo de mercancías peligrosas, era otro punto importante en el orden del día del Comité. El uso de las guías de utilización, como las que el Comité aprobó en su 26º periodo de sesiones y la que tiene la intención de ultimar en el actual periodo de sesiones, contribuiría a la simplificación de los procedimientos de despacho en los puertos y a la utilización del intercambio electrónico de datos (IED) a tal efecto. Si bien entendía la tendencia de reducir al mínimo el tiempo de despacho de los buques en los puertos por motivos comerciales, especialmente en el caso de buques portacontenedores de dimensiones cada vez mayores, el Secretario General hizo hincapié en que ello no debería realizarse a expensas de la seguridad.

Otros asuntos importantes que el Comité había de abordar esta semana eran el examen de los formatos armonizados de los certificados para buques y una actualización de la lista de certificados que han de llevarse a bordo. La gran cantidad de certificados que se exigen en la actualidad está, sin lugar a dudas, ocasionando problemas y el Secretario General apuntó que quizá había llegado el momento de que la OMI examinara detenidamente la posibilidad de unirlos o incluso de eliminar algunos de ellos. Una iniciativa de tal calibre implicaría, por supuesto, la participación del CSM y del CPMM.

En relación con el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI), el Secretario General se refirió al examen continuo de la implantación de los instrumentos de la OMI relativos a las actividades portuarias así como a las prescripciones sobre formación en aspectos relacionados con la carga y la cuestión de la disponibilidad de remolcadores adecuados. Dentro del orden del día del Grupo de trabajo SPI se encontraban también los siguientes temas: la elaboración de cursos modelo sobre manipulación de la carga en zonas portuarias, la actualización de la bibliografía y la evaluación de la necesidad de elaborar unas normas mínimas recomendadas de instrucción y formación para el personal marino y portuario.

Tras informar al Comité de que hasta la fecha sólo había recibido 45 de las 105 aceptaciones de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI necesarias para institucionalizar el Comité de Facilitación, el Secretario General comentó su insatisfacción al respecto y, en consecuencia, animó a aquellos Gobiernos Miembros que no han aceptado las enmiendas a tomar medidas para aceptarlas de modo que éstas puedan entrar en vigor sin mayores dilaciones.

Para concluir, el Secretario General repitió la declaración de principios presentada ante el Consejo en su 80º periodo de sesiones y posteriormente refrendada por el CSM, a saber, que los

ámbitos en los que deberían centrar su atención los Gobiernos y el sector en los años venideros deberían ser los siguientes: hacer un mayor hincapié en las personas, garantizar la implantación eficaz del Convenio de Formación y del Código IGS, mejorar la seguridad de los graneleros, fomentar una cultura de la seguridad y un sentido de la responsabilidad respecto del medio ambiente en todas las actividades marítimas, evitar una excesiva reglamentación y reforzar los programas de cooperación técnica de la Organización así como su ejecución. Dicha declaración, ampliada con objeto de abarcar las actividades que entran dentro de la competencia de otros comités de la OMI (incluido el Comité de Facilitación) y de la Organización en general, constituyó la base de un proyecto de resolución de la Asamblea, titulado "Objetivos de la Organización para el primer decenio del siglo XXI", propuesto por el Secretario General y que el Consejo, en su reciente 82º periodo de sesiones, aprobó por unanimidad para remitirlo a la Asamblea, en su vigésimo primer periodo de sesiones, con miras a su aprobación. El Secretario General manifestó su confianza en que el Comité desempeñara una parte importante en el cumplimiento de dichos principios.

1.5 En respuesta a las observaciones del Secretario General, el presidente señaló que en las deliberaciones del Comité se examinarían detenidamente los consejos y las peticiones del Secretario General.

Terremoto en Turquía

1.6 La delegación de Turquía, al hacer referencia al violento terremoto que tuvo lugar en su país el 17 de agosto de 1999, a resultas del cual murieron al menos 15 000 personas y 600 000 quedaron sin hogar, expresó su agradecimiento al Secretario General, a todos los particulares, Gobiernos y ONG por su ayuda humanitaria, apoyo moral, amistad y generosidad en tan trágico acontecimiento.

La delegación turca añadió que, de hecho, todos los países se habían volcado para prestarles ayuda humanitaria, técnica y médica. Más de 70 países dieron muestra de una solidaridad formidable. Turquía les estaba agradecida por su asistencia material, pero sobre todo por estar a su lado con su presencia moral, hecho que nunca olvidaría.

1.7 En nombre del Comité, el presidente manifestó sus profundas condolencias por el desastre que había tenido lugar en Turquía y pidió a la delegación turca que transmitiera los sentimientos sinceros de apoyo moral del Comité al Gobierno de Turquía y a aquellos que habían sufrido de algún modo las consecuencias del terremoto.

Verificación de poderes

1.8 En nombre del Secretario General, el Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité de que todos los poderes presentados para el periodo de sesiones estaban en regla.

Aprobación del orden del día

1.9 En el anexo 1 figura el orden del día aprobado por el Comité junto con una lista de los documentos presentados en relación con cada uno de sus puntos.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones relacionadas con su labor adoptadas en los periodos de sesiones que se indican a continuación:

- .1 81º periodo de sesiones del Consejo (FAL 27/2);

- .2 42° y 43° periodos de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (FAL 27/2/1 y FAL 27/2/4);
- .3 70° y 71° periodos de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (FAL 27/2/2 y FAL 27/2/3); y
- .4 4° periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) (FAL 27/2/2).

2.2 Las medidas adoptadas por el Comité en relación con las decisiones precedentes se reseñan en las secciones pertinentes del presente informe.

Resultados del 81° periodo de sesiones del Consejo

2.3 El Comité tomó nota (FAL 27/2) de que el Consejo, en su 81° periodo de sesiones, había aprobado el informe correspondiente a su 26° periodo de sesiones.

Resultados del 71° periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima

2.4 El Comité tomó nota de la aprobación de las Directrices sobre métodos para hacer referencia a los instrumentos de la OMI y otros instrumentos en los convenios y otros instrumentos de carácter obligatorio de la Organización, en el 71° periodo de sesiones del CSM y refrendó la decisión de éste de adjuntarlas en último término a una resolución de la Asamblea que abarque todos los instrumentos pertinentes de la OMI.

2.5 El Comité tomó nota de las medidas tomadas en el 71° periodo de sesiones del CSM en relación con la cuestión de las referencias cruzadas dentro de un mismo instrumento o entre varios instrumentos, y tras recordar que había observado una ausencia de referencias a los impresos FAL en el Anexo del Convenio de Facilitación, encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas que se ocupara de este tema y volvió a examinar la cuestión en relación con el punto 7 del orden del día.

3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Estado jurídico del Convenio

3.1 El Comité tomó nota (FAL 27/3) de que, desde su 26° periodo de sesiones, Burundi y Bulgaria se habían adherido al Convenio con efecto a partir del 29 de septiembre de 1998 y el 22 de abril de 1999, respectivamente, elevando así a 83 el número total de Gobiernos Contratantes.

3.2 Tras expresar su agradecimiento a los Gobiernos de Burundi y Bulgaria, el Comité instó a los Gobiernos Miembros que no habían aceptado el Convenio a que consideraran la posibilidad de hacerlo lo antes posible, a fin de contribuir a los esfuerzos de la Organización para facilitar el tráfico marítimo internacional.

4 EXAMEN Y APROBACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO

4.1 El Comité recordó que, en su 26° periodo de sesiones, había aprobado el proyecto de enmiendas al anexo del Convenio (FAL 27/4 y Circular N° 2125).

4.2 Los proyectos de enmienda se referían a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, la llegada, permanencia y salida de buques, pasajeros, la tripulación y la carga y la utilización del intercambio electrónico de datos a efectos de despacho.

4.3 Al examinar los proyectos de enmienda dentro de la sección C del capítulo 1, relativos a las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos, el Comité convino en que no era oportuno limitar estas técnicas a la utilización del IDE, razón por la que le pidió al Grupo de trabajo sobre enmiendas que revisase la expresión utilizada a este respecto en las normas y prácticas recomendadas 1.4 a 1.8.

4.4 Con respecto al capítulo 3 "Llegada y salida de personas" (Norma 3.3.2 *bis*), el Comité confirmó su opinión de que esta norma no aborda las posibles responsabilidades financieras del propietario del buque.

4.5 El examen de una propuesta presentada durante los debates tendente a sustituir "despacho" por "liberación", dentro de la sección B del capítulo 4 - Despacho de la carga, fue postergado hasta una futura revisión del anexo del Convenio ya que ello implicaría introducir nuevas enmiendas dado que en todo el capítulo se utiliza esta expresión.

4.6 China presentó sus reservas con respecto a la propuesta de enmienda a la Práctica recomendada 4.7, sólo sobre la autorización del despacho antes de la llegada de la carga, lo mismo que hicieron Italia y Alemania con respecto a la propuesta de enmienda a las Prácticas recomendadas 4.7 y 4.8, dado que estiman que no son coherentes con sus prácticas nacionales y, en último caso, tampoco con la legislación de la Unión Europea.

4.7 La propuesta presentada en el curso de las deliberaciones de suprimir la expresión "mercancías radiactivas" de la propuesta de enmienda a la Norma 4.3 no progresó dado que el Comité estimó que el texto actual no planteaba problemas.

4.8 Habiendo examinado, en general, las propuestas de enmienda al anexo del Convenio de Facilitación, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre enmiendas y le pidió que tuviese a bien:

- .1 revisar el texto de las propuestas de enmienda, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno; y
- .2 revisar el proyecto de resolución conexo a fin de adoptar formalmente las propuestas de enmienda.

4.9 Durante el examen del informe del Grupo de trabajo (FAL 27/WP.6), por parte del Comité, las delegaciones de Alemania, China, Ghana e Italia, si bien no presentaron objeciones a la adopción de las propuestas de enmienda, se reservaron su postura en cuanto a la enmienda de la Práctica recomendada 4.7. La delegación de Italia también se reservó su postura con respecto a las normas 1.4, 1.8 y a la Práctica recomendada 4.8. La delegación de Australia se reservó su postura con respecto a la norma 1.8 y señaló que la utilización de sistemas electrónicos para la transmisión de documentos era mucho más eficaz y menos costosa que la utilización de documentos impresos. La delegación de Alemania también se reservó su postura con respecto a la norma 1.8 y a la Práctica recomendada 4.8.

4.10 Con respecto a la sección D del capítulo 1 - Tráfico ilícito de drogas, Práctica recomendada 1.11, la delegación del Brasil manifestó su preocupación sobre la posibilidad de que se produzca la normalización de los procedimientos y el análisis de riesgos en el futuro. Dicha delegación indicó que esto podría constituir una interferencia con los procedimientos internos relacionados con los movimientos ilícitos de drogas, en cuyo caso el Brasil se podría ver obligado, en un futuro, a reservarse su postura sobre la Práctica recomendada 1.11.

4.11 Posteriormente, el 9 de septiembre de 1999, el Comité, habiendo examinado los proyectos de enmienda (FAL 27/WP.6, anexo), aprobó, mediante la resolución FAL.6(27), y de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio de Facilitación, las enmiendas al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada. El texto de la resolución FAL.6(27), junto con el texto de las enmiendas aprobadas adjuntas al mismo, figura en el anexo 2.

4.12 Asimismo, el Comité decidió por unanimidad que dichas enmiendas deberían entrar en vigor, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio de Facilitación, el 1 de enero de 2001, salvo que, antes del 1 de octubre del año 2000, un tercio como mínimo de los Gobiernos Contratantes del Convenio hubiesen notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las mencionadas enmiendas.

4.13 El presidente, al felicitar al Comité por la aprobación de las enmiendas, destacó la valiosa contribución que la significativa serie de enmiendas representaría para los Gobiernos Contratantes en su esfuerzo por facilitar el tráfico marítimo internacional.

5 MENSAJES MEDIANTE INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

5.1 El Comité recordó que, en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafos 5.5 a 5.7), había ultimado las guías de utilización de los mensajes mediante intercambio electrónico de datos para los impresos FAL 1 a 3, 5 y 6, acordando que en estos momentos la publicación de un equivalente electrónico del impreso FAL 4 no supondría gran ventaja.

5.2 Al examinar una propuesta formulada por los Países Bajos (FAL 27/5) sobre la elaboración de un compendio en que figurasen las descripciones de los mensajes con respecto a los impresos FAL respectivos, de un modo simple, y las directrices de aplicación a efectos de su implantación, a fin de que la OMI las publique como práctica recomendada para sustituir los documentos FAL por los mensajes mediante intercambio electrónico de datos, el Comité, reconociendo que la utilización del intercambio electrónico de datos en el transporte marítimo se estaba extendiendo significativamente y que la labor que se realizase al respecto era de suma importancia para el sector, acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el intercambio electrónico de datos, bajo la coordinación de los Países Bajos* con el siguiente mandato:

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de sistemas uniformes de mensajes electrónicos para la llegada, permanencia y despacho de buques, personas y cargas

- .1 avanzar en la labor del Comité relativa a los mensajes electrónicos en estrecha colaboración con la OMA y la CEPE de las Naciones Unidas y los organismos de normalización apropiados;

* Sr. A.A. de Lijster
Senior Advisor, Royal Association of
the Netherlands' Shipowners (RANS)
P & O Nedlloyd B.V.
P.O. Box 240
3000 DH Rotterdam
Países Bajos

- .2 informar al Comité y a la Secretaría de los avances tecnológicos relativos al Convenio de Facilitación y de las posibles repercusiones para la revisión o enmiendas del Convenio;
- .3 garantizar que todos los aspectos de los documentos, como el contenido informativo, la autenticación y las firmas, se tienen en cuenta en estrecha colaboración con la CNUDMI y otras organizaciones de los sectores público y privado apropiadas;
- .4 garantizar y promover la disponibilidad de un compendio donde figuren descripciones de los mensajes, en términos sencillos, la información y los códigos utilizados en todos los impresos FAL y otros mensajes pertinentes para el intercambio de información entre la administración portuaria, las autoridades portuarias y los buques/operadores/propietarios de buques en estrecha colaboración con la OMA, la CEPE de las Naciones Unidas y los organismos de normalización apropiados;
- .5 elaborar una estrategia de promoción de la utilización de medios electrónicos para el intercambio de información con el objetivo de armonizar y simplificar los procedimientos.

5.3 A fin de garantizar la rápida disponibilidad de los resultados necesarios, el Comité autorizó a la Secretaría a que obtuviese los recursos externos que estimase oportunos.

5.4 El Comité, tomando nota de la información facilitada por la delegación de los Estados Unidos sobre la labor realizada con respecto a la utilización del intercambio electrónico de datos por parte del Subcomité 10 del Comité Técnico 8 de la ISO (Buques y tecnología marina), agradeció el ofrecimiento de la delegación de organizar una ponencia a cargo de la ISO en relación con esta cuestión en su 28º periodo de sesiones.

Mensaje PROTECT

5.5 Con respecto a la guía de utilización del mensaje PROTECT, el Comité tomó nota de su distribución como la circular FAL.5/Circ.12.

Mensaje BERMAN

5.6 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 5), había acordado volver a constituir un Grupo de trabajo por correspondencia, bajo la coordinación de los Países Bajos, sobre la ultimación de la guía de utilización del mensaje BERMAN con el mandato y los temas que requieren la adopción de medidas que se indican en el anexo 4 del documento FAL 26/19.

5.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por Alemania (FAL 27/5/1) sobre las observaciones recibidas por los puertos de Bremen con respecto a su requisito de notificación por adelantado y la utilización del mensaje BERMAN en este sentido.

5.8 El Comité acordó que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre intercambio electrónico de datos debería perfeccionar el mensaje BERMAN en la mayor medida posible en el plazo de tiempo interperiodos.

6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

6.1 El Comité recordó que, en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafos 6.2 y 6.3), tomando nota de la nueva revisión de sus Directrices sobre organización y método de trabajo por

el CPMM y el CSM, había acordado que, si bien su situación y su volumen de trabajo eran distintos de los de esos dos comités, era necesario examinar sus Directrices en el presente periodo de sesiones a la luz de las enmiendas formuladas por los otros comités.

6.2 Tal como se le pidió, la Secretaría evaluó cuál de los cambios aprobados por los otros comités guardaba relevancia con las Directrices del Comité, y elaboró el texto revisado resultante (FAL 27/6) para que fuese examinado en detalle.

6.3 El Comité examinó las Directrices revisadas y las aprobó, en su forma enmendada, a fin de distribuirlas mediante la circular FAL pertinente.

6.4 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que aplicasen las Directrices de un modo apropiado y las señalasen a la atención de sus representantes en las reuniones de la OMI, recomendándoles que se adhiriesen a las mismas. Asimismo, se pidió a la Secretaría que observase estrictamente las Directrices.

7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO

7.1 El Comité recordó que en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 7.2), Alemania había propuesto que, a fin de facilitar el examen del Comité del Convenio de Facilitación, debería:

- .1 modernizarlo y ponerlo al día de acuerdo con las necesidades actuales del sector naviero;
- .2 cambiar posiblemente de dirección hacia un convenio de seguridad portuaria;
- .3 establecer un grupo de trabajo encargado de la revisión del Convenio en un futuro próximo; y
- .4 convocar, en un momento conveniente, una conferencia con objeto de examinar el Convenio.

7.2 Algunas delegaciones se mostraron interesadas, en principio, en la propuesta alemana, y se invitó a este país a que presentase en este periodo de sesiones una propuesta sustantiva por escrito, de conformidad con las Directrices del Comité, que sirviese de punto de partida para el examen de esta cuestión.

7.3 Mientras tanto se invitó al Consejo a que tomase nota de la intención del Comité de examinar la necesidad de una revisión completa del Convenio basándose en la propuesta sustancial que se presentaría en el 27º periodo de sesiones.

7.4 La delegación de Alemania, disculpándose por no haber presentado la propuesta prevista, informó al Comité que ello se debía a la reestructuración de su Administración nacional. No obstante, Alemania se manifestó dispuesta a cooperar con otros Gobiernos Miembros en la revisión del Convenio de Facilitación.

7.5 Australia (FAL 27/7/2) propuso que se examinara la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación del Convenio de modo que cubra los documentos necesarios para obtener un despacho de aduanas que permita al buque en cuestión salir del puerto, y que dicho documento sea aceptado por todas las autoridades aduaneras en formato electrónico.

7.6 Al apoyar en principio la propuesta de Australia, el Comité invitó a dicha delegación a que definiera qué documentos y certificados ha de examinar el Comité, habida cuenta de la necesidad de

su autenticación, si es el caso, y de presentar una propuesta sobre el particular en el 28º periodo de sesiones.

7.7 El Comité, al examinar la necesidad de ultimar la revisión del Convenio y tomando nota de los recientes y actuales acontecimientos en lo relacionado con los aspectos de facilitación del comercio en otras organizaciones internacionales, tales como:

- .1 la OMC, con respecto a la revisión del Convenio de Kioto;
- .2 la UNICITRAL, sobre un marco jurídico para el uso de transmisiones electrónicas de datos;
- .3 el Banco Mundial, sobre la facilitación de una asociación mundial de comercio entre administraciones e industria;
- .4 la OMT, sobre la facilitación del transporte multimodal (véanse asimismo los párrafos 14.3 a 14.4); y
- .5 la OACI, sobre una revisión general del anexo 9 del Convenio de la OACI y la elaboración de un manual de facilitación para la implantación de sus disposiciones,

acordó que tenía un importante papel que desempeñar en la facilitación del comercio marítimo internacional y que, por lo tanto, era esencial que siguiera estrechamente la evolución de los acontecimientos y cooperase en todo lo necesario.

7.8 Dado que no se había recibido ninguna propuesta sustantiva para el examen a fondo de la revisión del Convenio, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que examinaran la cuestión entre periodos de sesiones y presentaran las propuestas pertinentes en un futuro periodo de sesiones del Comité.

FUTURAS ENMIENDAS AL CONVENIO DE FACILITACIÓN

7.9 El Comité recordó que en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafos 7.9 y 7.16) había decidido constituir un grupo de trabajo sobre futuras enmiendas al Anexo del Convenio y que únicamente un proyecto de enmienda, referente a la utilización de las inspecciones previas al embarque (IPE) continuaba teniendo prioridad 2.

Manifiesto de mercancías peligrosas

7.10 El Comité, en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 9.4), tras haber sido informado de que no se habían recibido observaciones en respuesta a la circular FAL.2/Circ.49, aprobó el proyecto de impreso FAL 8 que figura en el anexo de la circular FAL.2/Circ.49, enmendada, para su inclusión en el Anexo del Convenio y su distribución mediante la circular FAL.2/Circ.51, una vez que los cambios en la redacción hubiesen recibido el refrendo del Grupo de supervisores técnicos y de redacción del Subcomité DSC, y alentó a que se utilizase el impreso FAL 8 y a que se formularan observaciones al respecto en el 27º periodo de sesiones del Comité.

7.11 El Comité, informado de que el Subcomité DSC en su 4º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafo 2), tras tomar nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, a solicitud del Comité, había presentado algunas observaciones sobre la propuesta de formato del manifiesto de mercancías peligrosas (impreso FAL 8), dio su aprobación al mismo en la forma en que posteriormente se distribuyó mediante la circular FAL.2/Circ.51.

7.12 El Comité pidió al Grupo de trabajo encargado de las enmiendas que examinase el restante proyecto de enmienda de prioridad 2 al anexo del Convenio y toda enmienda resultante de la introducción del impreso FAL 8, en su forma modificada, y, a fin de fomentar la utilización de este proyecto de impreso, pidió a la Secretaría que lo incluyese en el apéndice 1 de la publicación para la venta del Convenio, junto con la próxima enmienda.

Información facilitada por los Gobiernos sobre la aplicación de las diversas disposiciones del Anexo del Convenio

7.13 El Comité examinó los cuadros en los que se recopilan (FAL 27/7/3) las notificaciones presentadas por los Gobiernos Contratantes sobre las diferencias entre las prácticas nacionales y las normas del Convenio, destinados a ayudar a los Gobiernos Miembros a determinar las normas que sería necesario revisar debido al gran número de "diferencias" notificadas y a alentarlos a examinar dichas diferencias. El Comité observó que el anexo del documento FAL 27/7/3 constituye los índices I y II del apéndice 6 de la nueva publicación para la venta del Convenio FAL enmendado.

7.14 Al examinar los documentos presentados por Egipto (FAL 27/7) y por Hong Kong (China) (FAL 27/7/1) en los que se recogen observaciones, reservas y propuestas sobre determinadas normas y prácticas recomendadas, el Comité reconoció las diferencias entre las normas y prácticas recomendadas del Convenio y la legislación nacional y local de las Administraciones en cuestión, y encomendó a la Secretaría que las incluyese en el apéndice 6 de la publicación a la venta del Convenio, junto con el próximo informe. La delegación de Hong Kong (China) confirmó que, dado que ellos requieren un manifiesto de la carga, no es necesario presentar ninguna declaración de la carga a efectos del despacho del buque.

7.15 El Comité instó a los Gobiernos a que informasen a la Secretaría de todo cambio que debiera hacerse en el anexo del documento FAL 27/7/3 y pidió a la Secretaría que incluyese las notificaciones en el Apéndice 6 de las ediciones futuras de la publicación para la venta.

ASPECTOS DE FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN LA MAR Y EN PUERTO

Actos de piratería y robos a mano armada

7.16 El Comité, tras ser informado (FAL 27/2/2, párrafos 3 a 8 y FAL 27/2/3, párrafos 6 a 9) de que el número de sucesos notificados en 1998 se redujo un 17% en comparación a 1997, tomó nota con especial preocupación de que durante el periodo en cuestión hubo 51 tripulantes muertos y 31 heridos. Las zonas más afectadas por los actos de piratería y robos a mano armada siguen siendo las mismas, a saber: el Lejano Oriente, en especial el mar de China meridional y el estrecho de Malaca; América del Sur y el Caribe; el océano Índico y África oriental y occidental. Si bien el Comité recibió con beneplácito el antedicho descenso en el número de actos de piratería notificados, en tanto constituye una tendencia alentadora, se mostró hondamente preocupado por el creciente grado de violencia empleado en los ataques y, por tanto, invitó, una vez más, a todos los Gobiernos y al sector a que intensifiquen sus esfuerzos para erradicar estos actos ilícitos y a que alienten a los buques a notificar estos sucesos. Para ello, se les pide que no detengan a los buques para proceder a una investigación, mientras notifican el suceso.

7.17 Se informó al Comité sobre los progresos alcanzados en el proyecto contra los actos de piratería, cuya implantación se lleva a cabo mediante misiones de expertos, seminarios y cursillos en las regiones afectadas y acerca de la revisión de las circulares MSC/Circ.622 y 623 sobre recomendaciones y directrices para prevenir y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

7.18 Tras observar que algunos ataques contra los buques estaban en cierta forma conectados con el tráfico de drogas, el Comité acordó que con ocasión de los seminarios y cursillos sobre facilitación previstos por la OMI para América Latina durante 1999, los organismos participantes deberían de ser invitados a examinar de qué manera se podría integrar la lucha contra el tráfico ilícito de drogas con los esfuerzos para prevenir la piratería en la región, y pidió a la Secretaría que informase oportunamente al respecto al personal de la Secretaría encargado de estos eventos.

7.19 Con respecto a la resolución 2 de los seminarios y cursillos de Brasil y de Singapur, en la que se recomendaba al CSM que considerara la posibilidad de elaborar con carácter urgente un código internacional sobre la investigación de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra buques y que estos delitos acarreasen una pena apropiada, el Comité tomó nota de que el CSM en su 71º periodo de sesiones había constituido un grupo de trabajo por correspondencia con el objetivo de elaborar el anteproyecto de un instrumento para investigar y perseguir los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques.

Prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar

7.20 Se informó al Comité que en la primera reunión del Comité especial de las Naciones Unidas para la elaboración de una convención contra la delincuencia transnacional organizada, celebrada en Viena del 19 al 29 de enero de 1999, se había acordado que en principio las disposiciones de la circular MSC/Circ.896 "Medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar", tal como había sido aprobada por el CSM en su 70º periodo de sesiones y remitida al Comité especial de las Naciones Unidas como contribución de la OMI a su labor, debían incorporarse en la medida de lo posible en el capítulo pertinente al transporte marítimo del proyecto de protocolo que se estaba elaborando.

7.21 El Comité también tomó nota de que se había aprobado, en principio, el proyecto de informe sobre la marcha de las actividades requerido por la vigésima Asamblea en la resolución A.867(20), ampliado en la medida necesaria a fin de reflejar tanto los resultados del 71º periodo de sesiones del CSM como los resultados de las próximas reuniones del Comité especial de las Naciones Unidas, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones.

7.22 El Comité instó a los Gobiernos Miembros a que de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.896 notificasen estos incidentes.

7.23 Se pidió a la Secretaría que informase de lo anterior al CSM y que mantuviese informado al Comité tanto sobre esto como sobre la cuestión de la piratería y los robos a mano armada.

ASPECTOS DE FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN LA MAR Y EN PUERTO

Prevención y control del tráfico ilícito de drogas

7.24 El Comité, en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 7.32), fue informado de la aprobación de la resolución de la Asamblea A.872(20) "Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional" y tomó nota de que se estaba llevando a cabo un proyecto piloto de cooperación técnica sobre esta cuestión en la región del Caribe.

7.25 El Comité examinó los avances registrados en la implantación de este proyecto al abordar el punto 13 del orden del día (Subprograma de cooperación técnica para la facilitación).

8 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES

Implantación de los impresos normalizados de facilitación de la OMI (FAL 1-6)

8.1 El Comité examinó el grado de implantación de los impresos normalizados de facilitación (FAL 1-6) en 54 Estados Miembros y Miembros Asociados de la OMI (FAL 27/8) y fue informado por la Secretaría de que en el lapso interperiodos, Jordania había facilitado información al respecto (circular FAL.2/Circ.53). El Comité instó a los Gobiernos Miembros que hasta el momento no habían respondido a la petición de información, a que lo hicieran lo antes posible.

8.2 El Comité también instó a todos los Gobiernos Miembros a que facilitasen información sobre el estado de implantación en sus puertos de los nuevos impresos FAL 7 y 8 de la OMI.

8.3 La delegación de Ghana informó al Comité acerca de una reciente directiva gubernamental sobre la implantación en sus puertos, con modificaciones de menor entidad, de la mayoría de los impresos FAL. El Comité invitó a la delegación a que presentase la oportuna información a la Secretaría.

9 FORMALIDADES RELACIONADAS CON LA CARGA - ASPECTOS DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Manifiesto de mercancías peligrosas

9.1 El Comité recordó que la cuestión del manifiesto de mercancías peligrosas ya se había examinado dentro del punto 7 del orden del día (véase el párrafo 7.12).

10 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS - POLIZONES

Polizones

10.1 El Comité recordó que en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafos 10.2, 10.5, 10.6 y 10.9), tras tomar nota de que la vigésima Asamblea había aprobado la resolución A.871(20)-Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje-, había acordado que era preciso disponer de más información sobre la implantación de las Directrices y los problemas que podían plantearse antes de tomar medidas para elaborar un instrumento de carácter más vinculante.

10.2 El Comité, al respaldar la propuesta de Dinamarca y el Reino Unido de que se pida a los Estados Miembros de la OMI y a las organizaciones internacionales interesadas que presenten estadísticas sobre casos de polizonaje, había estimado que la información necesaria tendría que ser específica, por lo que había aprobado la circular FAL.2/Circ.50 en la que pedía informes que facilitaran la información propuesta según se indica en el anexo, y había acordado incluir las cuestiones relacionadas con los polizones en el orden del día del presente periodo de sesiones, a fin de examinar este asunto más a fondo a la luz de la información recibida.

10.3 El Comité, al respaldar en general la propuesta de la ICS de incorporar las disposiciones de las Directrices al anexo del Convenio de Facilitación, recordó el párrafo de la parte dispositiva 6 de la resolución A.871(20), en el que la Asamblea pedía al Comité que examinara la posibilidad de elaborar un instrumento vinculante, e invitó además a la ICS a presentar una versión revisada del documento FAL 26/INF.8 como documento de trabajo en el presente periodo de sesiones, en el que

se examinara en detalle esta cuestión, particularmente a la luz de la información recibida en respuesta a la mencionada circular FAL.2/Circ.50.

10.4 El Comité tomó nota con preocupación del número considerable de informes sobre casos de polizonaje presentados en el lapso interperiodos por los Gobiernos Miembros (Bélgica, Dinamarca, Estados Unidos, Noruega, Países Bajos y Reino Unido), por uno de los Miembros Asociados (Hong Kong (China)) y por algunas organizaciones internacionales (BIMCO e ICS) (FAL 27/INF.4 y 9 y FAL.2/Circ.52 y 54 a 57 y Add.1) y del documento sobre la experiencia adquirida con respecto a las Directrices (Noruega, FAL 27/10/1), y manifestó su inquietud por la pesada carga que estos casos suponen para los buques y tripulaciones afectadas y para el sector marítimo en general. Estos sucesos que probablemente representan únicamente una parte del verdadero problema dado que sólo ciertas administraciones y organizaciones remitieron informes, demuestran la necesidad de adoptar medidas urgentemente para resolver este problema.

Informe sobre polizones

10.5 La delegación de las Filipinas informó al Comité de un caso muy grave de polizonaje a bordo de la motonave filipina “**Aurora Jade**” que había resultado en la muerte de seis de los 32 polizones hallados a bordo. Se presentará un informe sobre este suceso en el momento oportuno. Sin embargo, la consiguiente detención del buque para proceder a una investigación demostró el impacto que estos sucesos tienen en la seguridad de la tripulación así como en el comercio y tráfico marítimos.

10.6 Tras examinar detenidamente esta cuestión, el Comité acordó que era necesario contar con informes periódicos trimestrales en los que figure más información, en particular, sobre la experiencia obtenida con la implantación de las Directrices.

10.7 El Comité acordó que el formulario de notificación, que figura en la circular FAL.2/Circ.50, necesita ciertas modificaciones, y constituyó un Grupo de redacción encargado de tratar esta cuestión y de examinar que tipo de datos estadísticos sería necesario anual o semestralmente.

10.8 Tras haber recibido el informe del Grupo de redacción (FAL 27/WP.8), el Comité aprobó el formulario de notificación revisado (FAL.2/Circ.50/Rev.1) en su forma enmendada, instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que sigan presentando informes mensuales a la Secretaría, y resaltó la necesidad de incluir en todo informe presentado el número IMO de los buques en cuestión.

10.9 El Comité decidió pedir a la Secretaría que publicara una lista trimestral de casos de polizonaje y un análisis estadístico anual de los informes recibidos para cada año natural.

10.10 El Comité identificó una lista de puntos que podrían reflejarse a través del análisis estadístico de los informes particulares tal como figuran en el anexo 2 del documento FAL 27/WP.8, en su forma enmendada. La elaboración de dichas estadísticas debería efectuarse a partir de la información recogida mediante el formulario de notificación que figura en el anexo 1 del documento FAL 27/WP.8, en su forma enmendada.

10.11 El Comité convino en que la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1 debería publicarse lo antes posible con el fin de recopilar la información antes del próximo periodo de sesiones, incorporar los cambios propuestos y así elaborar estadísticas de gran utilidad, así como obtener resúmenes de legislación nacional y prácticas actuales.

10.12 El Comité examinó la propuesta que había vuelto a presentar la ICS (FAL 27/10) sobre la posibilidad de incorporar las disposiciones de las Directrices como normas o prácticas recomendadas

en el anexo del Convenio de Facilitación, como una de las posibles vías para establecer prescripciones de carácter vinculante encaminadas a resolver este problema.

10.13 El observador de la ICS señaló que eran necesarias urgentemente más medidas, incluida la elaboración de un documento vinculante pertinente, como se pedía en la resolución A.871(20), en vista del elevado número de casos de polizonaje notificados. Según la ICS, debería invitarse al Comité a que:

- .1 examinar la necesidad de disponer de un instrumento más vinculante en el futuro y decidir que la labor al respecto podría iniciarse ahora;
- .2 decidiera que el foro apropiado para la elaboración de dicho instrumento es la OMI; y
- .3 decidiera si para ello debe elaborarse un instrumento independiente o si se puede utilizar el Convenio de Facilitación.

10.14 La delegación del Reino Unido, respaldada por numerosas delegaciones, manifestó su apoyo a las actividades de la OMI relacionadas con la cuestión del polizonaje, incluida la elaboración de disposiciones obligatorias y estimó que la propuesta de la ICS constituía un paso positivo en esta dirección. No obstante, la propuesta debía examinarse cuidadosamente para no perder de vista las responsabilidades de las partes involucradas en el asunto. Por consiguiente, el Comité debería constituir un Grupo de trabajo o un Grupo por correspondencia que iniciaría la labor de elaboración de las disposiciones obligatorias teniendo en cuenta la propuesta de la ICS.

10.15 La delegación de Dinamarca señaló que también deberían tenerse en cuenta otros aspectos del problema de los polizones, tales como el de la situación jurídica (por ejemplo, asilado o refugiado), a la hora de elaborar las disposiciones de carácter obligatorio. Por consiguiente, también debería considerarse si será necesario remitir cualquier futura regla a otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas.

10.16 El Comité estuvo de acuerdo en que el documento de la IVS era un buen punto de partida para la elaboración de disposiciones vinculantes pertinentes sobre esta cuestión.

10.17 El comité encargó al Grupo de trabajo sobre los informes de casos de polizonaje que:

- .1 examinar la propuesta de la ICS (FAL 27/10);
- .2 determinar cuál es el camino a seguir para la elaboración de disposiciones vinculantes sobre esta cuestión;
- .3 elaborar el mandato de un Grupo por correspondencia, si éste se considera necesario; y
- .4 examinar las cuestiones de seguridad portuaria conexas.

10.18 Tras haber recibido el informe del Grupo de trabajo (FAL 27/WP.8), el Comité decidió que, por el momento, la mejor manera de adelantar esta cuestión era que un grupo de trabajo por correspondencia determinara, basándose en la información estadística revisada de que dispondrá en el futuro, cuál es el mejor instrumento para satisfacer las necesidades del Comité para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje.

10.19 El Comité, al examinar las diversas opciones para elaborar disposiciones de carácter más vinculante, acordó que, para ganar tiempo, el Grupo por correspondencia debería examinar, además del mandato dispuesto en el documento FAL 27/WP.8, anexo 3, los siguientes puntos:

- .1 un proyecto alternativo de texto sobre los elementos más importantes del nuevo instrumento vinculante;
- .2 un proyecto de texto sobre los elementos más importantes para su posible inclusión en el Convenio FAL; y
- .3 los pros y contras de ambas opciones;

y acordó enmendar el mandato en consecuencia.

10.20 Por consiguiente, el Comité convino en constituir un grupo de trabajo por correspondencia*, con el mandato que figura en el anexo 3, para poder tomar una decisión sobre esta cuestión en su próximo periodo de sesiones.

Seguridad en los puertos

10.21 El Comité acordó que convenía que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre polizonaje examinara también las Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, que figuran en el anexo de la circular MSC/Circ.622/Rev.1, y las Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, que figuran en el anexo de la circular MSC/Circ.623/Rev.1, a fin de determinar las disposiciones pertinentes aplicables para resolver con éxito los casos de polizonaje.

11 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI - MODELO DE NOTIFICACIÓN ARMONIZADO

11.1 En su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafos 11.2 y 11.3), y tras recordar la labor que había realizado anteriormente sobre la Lista de certificados y documentos que han de llevar los buques (FAL.2/Circ.42/MEPC/Circ.303/MSC/Circ.704) así como los protocolos de 1988 pero que aún no han entrado en vigor, relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga encaminados a armonizar los certificados, el Comité había acordado llevar a cabo la labor de normalización y armonización de los certificados de los buques, basándose, entre otros, en los que figuran en los apéndices de los mencionados protocolos.

Armonización y certificados

11.2 Tras ser informado de que el CPMM, en su 40º periodo de sesiones, había tomado nota de su parecer y de que el CSM, en su 69º periodo de sesiones, había coincidido con su opinión respecto a la

* Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:
 Mr. Frank Bjerg Mortensen (Dinamarca)
 Head of Legal Division
 Danish Maritime Authority
 38C, Vermundsgade
 DK - 2100 Copenhagen Ø
 Dinamarca
 Teléfono: +45 39 17 45 13
 Facsímil: +45 39 17 44 19
 Correo electrónico: MOP@dma.dk

armonización de los modelos de certificados, el Comité había pedido a los Gobiernos Miembros que examinaran los certificados en cuestión en el lapso interperiodos y presentaran sus propuestas para el actual periodo de sesiones, oportunidad en que se podría establecer un grupo de trabajo para elaborar los modelos armonizados basándose en la documentación recibida.

11.3 El Reino Unido (FAL 27/11) y Chile (FAL 27/11/2) presentaron modelos de certificados utilizados en la actualidad por sus Administraciones, para que el Comité los examine.

11.4 Recordando que en su discurso inaugural el Secretario General había señalado que muchos certificados que se exigen actualmente están ocasionando problemas y que quizás fuera tiempo de que la OMI examine en profundidad la posibilidad de combinar o inclusive eliminar algunos de ellos, el Comité manifestó su preocupación respecto del permanente aumento de documentos y certificados exigidos con arreglo a los distintos instrumentos de la OMI y convino en que los dos documentos presentados constituían un buen punto de partida para comenzar inmediatamente la tarea de armonización.

11.5 El Comité estuvo de acuerdo en que debería apuntarse a la simplificación y unificación de los documentos y certificados existentes, reduciendo su número cuando ello fuera posible.

11.6 Una propuesta de la delegación del Reino Unido para que el Comité se centrara, en principio, en la posibilidad de agrupar y tratar de combinar los siguientes certificados:

- .1 Certificado internacional de prevención de la contaminación, en el cual se incorporarían:
 - .1 el actual Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP),
 - .2 certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias,
 - .3 certificado de prevención de la contaminación por basuras,
 - .4 certificado internacional de prevención de la contaminación del aire,
 - .5 certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas de lastre;
- .2 Certificado de seguridad, en el cual se incorporarían:
 - .1 certificado internacional de arqueo (1969),
 - .2 certificado internacional de francobordo (1966),
 - .3 Certificado de seguridad de construcción,
 - .4 Certificado de seguridad del equipo,
 - .5 certificado de seguridad radioeléctrica,
 - .6 certificado de aptitud;
- .3 Certificado de gestión, que incorporaría:

- .1 documento de cumplimiento, IGS,
 - .2 certificado de gestión de la seguridad, IGS,
 - .3 documento determinante de la dotación mínima de seguridad,
 - .4 certificados de la OIT; y
- .4 Certificado del buque, que incorporaría el Certificado de inscripción en el registro,

se consideró un paso adecuado en la buena dirección.

Lista de los certificados que han de llevar los buques

11.7 En este contexto, el Comité examinó un proyecto de circular conjunta FAL/CSM/CPMM sobre la revisión de la Lista de certificados y documentos que han de llevar los buques, preparada por la Secretaría (FAL 27/11/1) a la luz de la reciente entrada en vigor de enmiendas a los instrumentos de la OMI, sancionó su contenido en principio y lo remitió a un grupo de redacción para que revise los aspectos pertinentes.

11.8 El Comité encomendó al Grupo de redacción que llevara a cabo la siguiente labor:

- .1 examine el camino a seguir para elaborar certificados normalizados, basándose en los documentos FAL 27/11 y FAL 27/11/2 y en las observaciones formuladas en el Pleno; y
- .2 revisar y enmendar, según estimase oportuno, la Lista de certificados (FAL 27/11/1).

11.9 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FAL 27/WP.4), el Comité aprobó el proyecto de circular conjunta FAL/CSM/CPMM sobre la revisión de la Lista de certificados que han de llevar los buques, en su forma enmendada, y acordó remitirla al CSM, en su 72º periodo de sesiones y al CPMM, en su 44º periodo de sesiones, para su refrendo y distribución.

11.10 Al examinar la segunda parte del informe el Grupo de redacción (FAL 27/WP.3) el Comité señaló que el Grupo había elaborado dos cuestiones diferentes, según figuran en el anexo 4:

- .1 un certificado del buque; y
- .2 una agrupación de certificados y documentos pertinentes, anexos al mismo.

El certificado del buque incluiría pormenores suficientes del buque para determinar la aplicabilidad de los convenios o códigos pertinentes y se complementarían con los certificados adicionales pertinentes.

11.11 El Comité opinó que esta propuesta del Grupo de redacción constituía un buen punto de partida para que un grupo de trabajo siguiera elaborándola durante el próximo periodo de sesiones. A este respecto, se pidió a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales que presentaran sus observaciones para el 28º periodo de sesiones del Comité.

11.12 Se pidió a la Secretaría que informe al CSM y al CPMM sobre estas actividades, y sobre la intención del Comité al respecto, a fin de que ambos formulen observaciones, emitan su parecer y obtengan asesoramiento jurídico de la oficina jurídica acerca de las posibles consecuencias de esta labor.

12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

12.1 El Comité examinó con arreglo a este punto del orden del día el informe del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (Grupo SPI) correspondiente a su último periodo de sesiones (FAL 27/12), los resultados de los periodos de sesiones pertinentes del CSM, CPMM y de otros subcomités relacionados con las cuestiones de la interfaz buque-puerto (FAL 27/2/1, FAL 27/2/2, FAL 27/2/3 y FAL 27/2/4, punto 12 del orden del día), ponencias presentadas por Canadá (FAL 27/12/1) y Alemania (FAL 27/12/4) sobre un curso modelo para operadores de terminales el presidente del Grupo de trabajo (FAL 27/12/2) y la CIOSL (FAL 27/INF.2), sobre la disponibilidad de ayuda de remolcadores, de la IAPH y la IHMA (FAL 27/12/3 y FAL 27/INF.12) sobre las normas mínimas de instrucción y formación para el personal marino y portuario, de Suecia (FAL 27/12/5) relativa al esquema de un curso modelo de la OMI sobre la recepción de desechos generados por los buques en puerto y (FAL 27/INF.8) sobre un curso modelo relativo al embalaje sin riesgos de unidades de carga, y de Sudáfrica (FAL 27/INF.10), relativa al 14º Simposio internacional sobre transporte de mercancías peligrosas por mar y vías de navegación interiores (ISTDG).

12.2 Los resultados del examen del Comité sobre las cuestiones suscitadas en los documentos antes mencionados se reflejan en los siguientes párrafos.

Informe sobre el último periodo de sesiones del Grupo de trabajo SPI

12.3 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había recibido el informe del Grupo de trabajo SPI sobre cuestiones urgentes (FAL 26/WP.4), incluido su futuro programa de trabajo (FAL 26/WP.2), y que había adoptado las medidas que se señalaban en su informe (FAL 26/19, párrafo 12.39). El Comité, recordando además que había recibido un informe verbal del presidente sobre la marcha de los trabajos relacionados con las cuestiones pendientes en su 26º periodo de sesiones, examinó el informe del Grupo de trabajo tal como figura en el documento FAL 27/12.

12.4 Algunas delegaciones suscitaron la cuestión de si el Comité necesitaba examinar cuestiones de carácter técnico, que ellos consideraban debían ser tratados por otros comités. El Comité reconoció que por lo que respecta a futuros informes del Grupo de trabajo SPI era necesario determinar las medidas solicitadas bajo el encabezamiento de cada comité pertinente, con objeto de distinguir claramente a qué comité se dirigía la medida solicitada.

12.5 El Comité, tras acordar abordar las cuestiones referidas en el documento FAL 27/12, párrafo 9.1, apartados 2 y 4 a 11, con arreglo a los puntos pertinentes del orden del día, adoptó medidas respecto de las cuestiones pendientes tal como se indica en los párrafos 12.6 a 12.12 *infra* y aprobó el informe en general.

Establecimiento y explotación de las instalaciones receptoras

12.6 El Comité, al examinar la invitación del Grupo de trabajo SPI (FAL 27/12, párrafo 9.1.1) relativa a tomar nota de las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo sobre la posible elaboración de un curso modelo sobre recepción y manipulación de los desechos generados por los buques en los puertos, y remitir la cuestión al CPMM a fin de que la examinara, recibió información de que el CPMM, en su 43º periodo de sesiones (FAL 27/2/4, párrafo 5) ya había examinado la propuesta del Grupo de trabajo. El Comité tomó nota de que el CPMM había decidido que no era necesario un punto del orden del día sobre el establecimiento y explotación de las instalaciones receptoras en el programa de trabajo del Grupo SPI, ya que el propio CPMM está estudiando las cuestiones relativas a las instalaciones receptoras a través de su Grupo por correspondencia y en vista de la eficaz labor de la Organización así como para evitar una duplicación del trabajo.

12.7 El Comité invitó a Suecia a que volviera a presentar ante el 44º periodo de sesiones del CPMM el documento (FAL 27/12/5) relativo al esquema de un curso modelo de la OMI sobre la recepción de desechos generados por los buques en los puertos, que había presentado ante el presente periodo de sesiones a petición del Grupo de trabajo SPI.

Progresos respecto de la manipulación de los contenedores

12.8 El Comité refrendó las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo SPI sobre los progresos alcanzados en la manipulación de los contenedores (FAL 27/12, párrafos 3.3 a 3.7).

Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI

12.9 El Comité recordó que en su 26º periodo de sesiones, tras acordar que los puntos del programa de trabajo del Grupo SPI deberían ser más específicos en sus objetivos de finalización de las tareas, había pedido a dicho grupo que examinara en consecuencia su programa de trabajo (FAL 26/19, párrafo 16.7).

12.10 El Comité examinó detenidamente los resultados del examen realizado por el Grupo de trabajo en relación con su programa de trabajo (FAL 27/12, sección 8) y, reconociendo que dicho Grupo de trabajo realiza tareas para tres comités (FAL, CSM y CPMM), acordó que cada punto debería ser examinado detenidamente por los comités pertinentes.

12.11 El Comité tomó nota de que el CSM, en su 70º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafo 20), había aprobado por lo que respecta a los puntos relacionados con la seguridad, el programa de trabajo del Grupo SPI, y que el CPMM, en su 43º periodo de sesiones (FAL 27/2/4, párrafo 5 y anexo) había señalado que sería necesario ejercer un control suficiente sobre el programa de trabajo del Grupo y que se debía recordar al mismo las Directrices de la Organización sobre organización y método de trabajo. El Comité tomó nota de que el programa de trabajo del Grupo había sido examinado durante el 43º periodo del CPMM, en la forma en que aparece en el anexo del documento FAL 27/2/4.

12.12 El Comité pidió al Grupo de trabajo SPI que definiera claramente el ámbito de su labor y las razones para así hacerlo, cuando propusiera el proyecto de programa de trabajo revisado para que fuera examinado con arreglo al punto 16 del orden del día.

Revisión del capítulo 11 del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias

12.13 El Comité tomó nota de que el CPMM, en su 42º periodo de sesiones (FAL 27/2/1, párrafo 4), había examinado el proyecto revisado de capítulo 11 del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias (MEPC 42/6/1), conjuntamente con las observaciones formuladas por el Grupo de trabajo SPI (MEPC 42/3/3) y había acordado mejorar el texto, tal como figura en el documento MEPC 42/WP.9, párrafos 6 a 14. El CPMM pidió a la Secretaría que incorporara el nuevo capítulo 11 en el Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias y que dispusiera la publicación de la nueva edición lo antes posible.

Mejoramiento de las comunicaciones buque-costera

12.14 El Comité tomó nota de que el CSM, en su 70º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafo 15), había acordado, a petición del Comité de Facilitación en su 26º periodo de sesiones, conceder alta prioridad al aspecto de las comunicaciones buque-costera y había pedido al Subcomité DSC a que, en colaboración con otros subcomités, según se estimara pertinente, adoptara igual enfoque, incluida la elaboración de listas de comprobación y los manuales, según procediera. Posteriormente, el Subcomité DSC, en su 4º periodo de sesiones, había aprobado proceder del mismo modo en su futura labor.

Implantación de los instrumentos de la OMI

12.15 El Comité tomó nota de que el CSM, en su 70º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafos 16 a 19), tomando nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre la implantación de los instrumentos de la OMI, en particular la posible elaboración de un convenio internacional sobre aspectos de seguridad portuaria, o de la ampliación de los convenios presentes para que abarquen dichos aspectos, había invitado al Comité a que lo tuviera informado de los resultados de la evaluación inicial de la labor necesaria, por lo que se refiere a las cuestiones de la seguridad portuaria, antes de dar instrucciones al Grupo de trabajo SPI para que éste continúe estudiando la cuestión.

12.16 El Comité también tomó nota de que el CSM en su 70º periodo de sesiones había refrendado la invitación del Comité de considerar los aspectos de implantación de instrumentos en la interfaz buque-puerto como cuestión de alta prioridad, cuando examine en el futuro los instrumentos relacionados con la interfaz buque-puerto.

Operaciones de sujeción de los contenedores

12.17 El Comité, al tomar nota de que el CSM, en su 70º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafo 25) había aprobado la circular MSC/Circ.886 sobre Seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de los contenedores, tomó nota de las opiniones y las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo SPI respecto de las prácticas de seguridad en los puertos con objeto de mejorar las operaciones de sujeción de los contenedores (FAL 27/12, párrafo 9.1.4).

Accidentes en los mamparos acanalados

12.18 El Comité tomó nota de que el CSM, en su 70º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafo 26) había aprobado la circular MSC/Cir.888 sobre Medidas para evitar las caídas de las personas en los huecos de los mamparos acanalados de los buques de carga general, que complementa a la circular MSC/Circ.695 sobre el mismo tema.

Programa de inspección de contenedores

12.19 Se notificó al Comité de que el Subcomité DSC, en su 4º periodo de sesiones, (FAL 27/2/2, párrafo 27) había tomado nota de la información sobre los resultados de las inspecciones de mercancías en bultos (DSC 4/INF.11 y DSC 4/INF.12) que indicaban la falta de cumplimiento de las disposiciones del Código IMDG, por lo que instó a los Gobiernos, especialmente a los que aún no habían llevado a cabo programas de inspección, a que lo hicieran y a que presentaran la información pertinente de conformidad con la circular MSC/Circ.859.

Listas de comprobación de mercancías peligrosas

12.20 El Comité tomó nota de que el Subcomité DSC, en su 4º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafo 28) había recomendado a los Gobiernos Miembros a que fomentaran entre las autoridades competentes el empleo de los formularios utilizados en Alemania (DSC 4/INF.6, anexo) o similares, al llevar a cabo las comprobaciones de mercancías peligrosas, reconociendo la necesidad de aplicar las mismas normas para comprobar tales mercancías en puertos a nivel nacional e internacional, con objeto de evaluar los resultados obtenidos y determinar los aspectos que plantean problemas.

Conferencia de Bremen

12.21 Se informó al Comité que la 5ª Conferencia internacional sobre seguridad en el medio portuario, (Protección del medio ambiente e informática) se celebrará en Bremen del 11 al 13 de octubre de 1999, organizada por el *Bremen Senator of Ports* y patrocinada por la OMI en colaboración con las ONG pertinentes.

ISTDG 14

12.22 El Comité tomó nota de la información facilitada por Sudáfrica (FAL 27/INF.10) sobre los preparativos del 14º Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar (ISTDG) y por vías de navegación interiores, que se celebrará en Durban en abril del año 2001.

Cursos modelo sobre manipulación de la carga en zonas portuarias

12.23 El Comité (FAL 27/12, párrafo 9.1.2), tomando nota de que el CSM, en su 70º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafo 21) había refrendado la medida adoptada por el Grupo de trabajo SPI respecto de la elaboración de un curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad, refrendó asimismo la medida adoptada por el Grupo de trabajo al respecto.

12.24 El Comité tomó nota de la información facilitada por Grecia (FAL 27/INF.8) sobre los progresos en la elaboración del curso modelo y, tras agradecer a Suecia por su labor, remitió la cuestión al Grupo de trabajo SPI para que éste lo continuara estudiando.

Promoción del IED en las cuestiones relacionadas con la gestión portuaria (mensaje BERMAN)

12.25 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo SPI (FAL 27/12, párrafo 9.1.5) sobre la utilización del IED para la notificación sobre mercancías peligrosas. El Comité también examinó la cuestión del uso del mensaje BERMAN con arreglo al punto 5 del orden del día. (Véanse también los párrafos 5.6 a 5.8).

Actualización de la bibliografía

12.26 El Comité tomó nota de la distribución de una lista revisada de las publicaciones existentes relativas a los temas relacionados con la interfaz buque-puerto, en su nuevo formato, que aparece en la circular FAL.6/Circ.8, de 15 de marzo de 1999, y pidió al Grupo de trabajo SPI que continuara actualizando dicha bibliografía.

Disponibilidad de asistencia con remolcadores

12.27 El Comité, al tomar nota de que el CSM, en su 70º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafo 22) había refrendado las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo SPI acerca de la asistencia con remolcadores, también tomó nota de las medidas que adoptó el Grupo de trabajo sobre este tema. (FAL 27/12, párrafo 9.1.7). El Comité también tomó nota del documento FAL 27/12/2, presentado por el presidente del Grupo de trabajo SPI sobre este tema, y la información facilitada por la CIOSL (FAL 27/INF.2) sobre una encuesta de la ITF, que también había sido estudiada por el CSM en su 70º periodo de sesiones, y las remitió al Grupo de trabajo SPI para que éste las examinara.

Folleto informativo para operadores de terminales que cargan y descargan cargas sólidas a granel

12.28 El Comité, al tomar nota de que el CSM, en su 70º periodo de sesiones (FAL 27/2/2, párrafo 23), había refrendado las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo sobre el proyecto de curso modelo concebido para los operadores de terminales de carga, refrendó las medidas adoptadas

por el Grupo sobre la elaboración de un folleto informativo para operadores de terminales (FAL 27/12, párrafo 9.1.8) y sobre la elaboración del curso modelo (FAL 27/12, párrafo 9.1.9).

12.29 El Comité examinó la invitación del Grupo de trabajo SPI de pedir a la Secretaría que obtuviera financiación para la elaboración de dicho curso modelo y, tras recibir información de la Secretaría sobre las actuales restricciones financieras de la Organización, pidió a los Gobiernos Miembros que investigaran la posibilidad de financiar la elaboración de dicho curso modelo, solicitando asimismo a la Secretaría que continuara estudiando la posibilidad de obtener fondos al respecto.

12.30 Algunas delegaciones opinaron que la elaboración de dicho curso modelo era importante para la seguridad de los graneleros, y que el curso sería un buen material didáctico para aquellas personas involucradas en esta cuestión, por lo que siguió que el asunto se remitiera al Grupo de trabajo SPI para que éste busque otros métodos de financiación posibles y presente propuestas al respecto al Comité. Esta sugerencia se someterá también al CSM para que la examine.

12.31 El Comité tomó nota de los documentos presentados por Canadá (FAL 27/12/1) y Alemania (FAL 27/12/4) facilitando un esquema del curso modelo, en base al cual podría elaborarse el curso, y los remitió al Grupo de trabajo SPI para que éste los estudiara detenidamente, y encargó además al Grupo que explorase otros posibles medios de financiar la elaboración del curso modelo u otras opciones.

Implantación de los instrumentos de la OMI y prescripciones de formación en cuestiones relacionadas con la carga

12.32 El Comité, tomando nota de los resultados del 4º periodo de sesiones del Subcomité DSC sobre la implantación de los instrumentos de la OMI y de las prescripciones relativas a formación en cuestiones relacionadas con la carga, que también habían sido estudiados por el CSM, en su 71º periodo de sesiones (FAL 27/2/12, párrafos 13 y 14), refrendó las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo SPI al respecto (FAL 27/12, párrafo 9.1.11).

Evaluación de la necesidad de normas mínimas sobre la enseñanza y formación del personal marítimo portuario

12.33 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafos 12.8 y 12.39.2), había examinado la opinión formulada y las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo SPI (FAL 26/WP.4, párrafos 3.1 a 3.3) sobre la cuestión de las normas mínimas sobre la enseñanza y formación del personal marítimo portuario y agregó el punto correspondiente en el programa de trabajo del Grupo.

12.34 El Comité tomó nota de los documentos presentados por la IAPH y la IHMA (FAL 27/12/3 y FAL 27/INF.12) facilitando una lista de puestos del personal marítimo portuario para los que debería elaborarse una orientación educativa y de formación, y los remitió al Grupo de trabajo SPI para que éste los examinara detenidamente.

12.35 El Comité intentó aclarar la intención de esta propuesta para determinar si estaba destinada a la gente de mar, en cuyo caso sería una duplicación o sustitución de las prescripciones de formación existentes, o al personal en tierra, en cuyo caso era preciso un sistema educativo completo, y se le informó que se preveía una escasez masiva en el futuro de personal con experiencia marítima, que era el que se necesitaba para esta clase de puestos marítimos portuarios. Las normas mínimas están destinadas al personal que está recibiendo formación para ocupar estos puestos, para los cuales ya no se va a disponer de personal con experiencia marítima.

12.36 Por lo que respecta a los puntos relativos a las funciones (FAL 27/12/3, párrafo 6) se manifestó preocupación en cuanto a las actividades de la OMI en tierra tales como:

- .1 la supervisión por el Estado rector del puerto (repercusiones para el personal en tierra); o
- .2 la aplicación de la legislación en tierra,

y al hecho de que únicamente se enumeraban las funciones relativas a la seguridad y a la protección del medio ambiente respecto de las cuales sólo el CSM y el CPMM pueden dar orientaciones al Grupo de trabajo SPI.

12.37 Consciente de que documentos como éste, estén o no relacionados con la seguridad y la protección del medio ambiente, deben presentarse por conducto del Comité al Grupo de trabajo SPI por motivos prácticos, una vez que el punto ha sido aprobado para la inclusión en el programa de trabajo del SPI por el comité pertinente, el Comité pidió al Grupo de trabajo SPI que tuviera en cuenta las preocupaciones manifestadas cuando examine esta cuestión; pidiera asesoramiento al comité apropiado, si fuera necesaria; y le presentara recomendaciones sobre la necesidad de normas mínimas para la formación y educación del personal marítimo portuario, a fin de que pueda informar en consecuencia al CSM y al CPMM.

Nueva convocatoria del Grupo de trabajo SPI

12.38 El Comité volvió a convocar el Grupo de trabajo SPI bajo la presidencia del capitán H.J. Roos (Alemania) y le pidió que:

- .1 examinase los documentos referidos anteriormente;
- .2 presentase un informe al Comité, el jueves, sobre cuestiones urgentes incluido su programa de trabajo futuro; y
- .3 facilitase un informe oral sobre las cuestiones restantes y que presentase el informe principal en el 28º periodo de sesiones del Comité.

12.39 Tras recibir el informe sobre cuestiones urgentes presentado por el Grupo de trabajo SPI y además de su programa de trabajo futuro (FAL 27/WP.5), el Comité aprobó el informe en general y, en especial, adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Punto 1 del programa de trabajo - CURSOS MODELO DE FORMACIÓN SOBRE MANIPULACIÓN DE LA CARGA EN ZONAS PORTUARIAS (necesidad y duración de los cursos) (bajo la supervisión de los Comités CSM y FAL)

12.40 El Comité dio las gracias a Suecia por los fondos proporcionados y por la excelente labor llevada a cabo en la elaboración del curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad.

12.41 El Comité tomó nota de que varias partes del curso modelo propuesto estaban aún en elaboración y que no estarán completas antes de los próximos dos o tres meses y de que el resultado de la evaluación de esas partes del curso se presentará en el próximo periodo de sesiones.

12.42 Si bien el curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad no estaba completo, el Comité acordó suprimir ese punto del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI e invitar al CSM a que se muestre conforme con esa decisión y a que examine

la posibilidad de incluir un punto en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI, titulado "Evaluación del curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad", con el 2001 como fecha prevista de ultimación (FAL 27/12; párrafo 8.3.1), bajo la supervisión del CSM únicamente. Esas medidas indicarían con mayor fidelidad el trabajo ya asignado al Grupo de trabajo SPI.

Punto 6 del programa de trabajo - IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI Y PRESCRIPCIONES RELATIVAS A FORMACIÓN EN CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CARGA (bajo la supervisión de los Comités CSM, CPMM y FAL)

12.43 Tras tomar nota de los resultados del 4º periodo de sesiones del Subcomité DSC en este respecto, el Comité decidió que ya no sería necesaria la participación del Grupo de trabajo SPI.

12.44 Tras tomar nota asimismo de que no se habían recibido nuevas instrucciones de los otros dos comités en el sentido de continuar la elaboración de prescripciones sobre formación relativas a los códigos, convenios y directrices identificados por él mismo en su última reunión (FAL 27/12; párrafo 8.4). El Comité acordó suprimir del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI el punto "Implantación de los instrumentos de la OMI y prescripciones relativas a formación en cuestiones relacionadas con la carga".

Punto 5 del programa de trabajo - FOLLETO INFORMATIVO PARA LOS OPERADORES DE TERMINALES ENCARGADOS DE LA CARGA Y DESCARGA DE SÓLIDOS A GRANDEL (bajo la supervisión de los Comités CSM y FAL)

12.45 El Comité dio las gracias a la IACS y a la ICHCA por facilitar sus publicaciones, que, a juicio del Grupo constituyen un excelente material de referencia y proporcionan valiosa información sobre aspectos de interés para la labor de las partes responsables de la carga y descarga de graneles sólidos. No obstante, observó que existen otras esferas importantes para la seguridad de las operaciones de las terminales de cargas sólidas a granel que será preciso abordar por separado.

12.46 De manera particular es posible que las terminales de cargas sólidas a granel no tengan pleno conocimiento de las prescripciones que figuran en los instrumentos de la Organización, especialmente de las correspondientes a las enmiendas de 1997 al capítulo VI del Convenio SOLAS, que entraron en vigor el 1 de julio de 1998. El Comité aprobó el proyecto de una circular conjunta MSC y FAL sobre la seguridad de las terminales de cargas sólidas a granel, enmendada tal como figura en el anexo 5 e invitó al Comité de Seguridad Marítima a que la refrendara.

12.47 Con respecto a la disponibilidad de fondos para la elaboración de un curso modelo, sancionado por el CSM (MSC 70/23, párrafo 2.15), el Comité acordó que una alternativa adecuada podía ser la elaboración de un manual sobre la carga y descarga de sólidos a granel que sirva de documento orientativo para los representantes de terminales dado que los cursos modelos de la OMI están fundamentalmente orientados a la formación de instructores.

12.48 El Comité tomó nota de las conclusiones del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto de que el esquema del curso modelo que figura en los documentos FAL 27/12/1 y FAL 27/12/4, en su forma enmendada, podría constituir una base para la elaboración del referido manual y que el Grupo de trabajo podría encargarse de completarlo en el plazo propuesto para la elaboración del curso modelo, fijándose 2002 como fecha de ultimación prevista (FAL 27/12, párrafo 8.3.2).

12.49 El Comité señaló que, si el Comité de Seguridad Marítima debía aprobar la elaboración del manual, debería tenerse en cuenta la información pertinente que se recoge en los folletos facilitados por la IACS y la ICHCA.

12.50 El Comité acordó suprimir del programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, a reserva de la aprobación del CSM, el punto 5, relativo a la elaboración de un folleto informativo para los operadores de terminales encargados de la carga y descarga de graneles sólidos. En lo que se refiere a la ultimación del curso modelo, el Comité pidió al CSM que considerara la posibilidad de elaborar un manual sobre la carga y descarga de graneles sólidos y que confiara esa labor al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto mediante la introducción del punto pertinente en su programa de trabajo, con el 2002 como fecha prevista de ultimación y bajo la supervisión directa del CSM.

Punto 2 del programa de trabajo - FOMENTO DEL INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS (IED) EN LAS CUESTIONES RELACIONADAS CON LA GESTIÓN PORTUARIA (MENSAJE BERMAN) (bajo la supervisión del Comité FAL)

12.51 El Comité, tras recordar que en febrero de 1999 la Secretaría había distribuido la Guía PROTECT para la notificación mediante IED (FAL.5/Circ.12), y de que el Grupo de trabajo sobre IED había iniciado la labor pertinente, suprimió temporalmente este punto del programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto.

Punto 7 del programa de trabajo - EVALUAR LA NECESIDAD DE NORMAS MÍNIMAS DE INSTRUCCIÓN Y FORMACIÓN PARA EL PERSONAL MARÍTIMO Y PORTUARIO (bajo la supervisión del CSM, el CPMM y el Comité de Facilitación)

12.52 El Comité convino en que era necesario elaborar directrices sobre normas mínimas para la formación del personal marítimo portuario, por las razones que se exponen a continuación:

- .1 no existen directrices reconocidas internacionalmente sobre este tema;
- .2 tradicionalmente, los puestos de trabajo en un puerto constituían una segunda carrera para la gente de mar que deseaba el correspondiente nombramiento en tierra y, en vista de su competencia oficial y de su experiencia profesional, tenía la debida aptitud para un determinado puesto de trabajo en un puerto, necesitando posiblemente un mínimo de formación adicional. Los rápidos avances tecnológicos en los puertos y en el sector marítimo, así como la mayor conciencia en las cuestiones de seguridad y medioambiente a nivel público, han hecho que sea aún más importante que el personal marítimo de los puertos reciba la debida formación. Esto se aplica tanto al personal que tiene experiencia en el mar como al personal que no tiene este tipo de experiencia;
- .3 BIMCO llevó a cabo un estudio a escala mundial y llegó a la conclusión de que el déficit previsto de la gente de mar titulada no era sólo una cuestión que afectaba a los países europeos sino que se aplicaba igualmente a otras partes del mundo. En estudios realizados en distintos países europeos sobre la disponibilidad de gente de mar titulada se concluía que en un futuro previsible (es decir, de 5 a 10 años) se retiraría aproximadamente un 60% de la gente de mar titulada que presta sus servicios en estos momentos. Los referidos estudios también concluían que el déficit mencionado repercutiría igualmente en sectores secundarios, como es el caso de los puertos, que tradicionalmente han contratado a los integrantes de sus respectivas plantillas entre el personal con experiencia de navegación marítima. Este déficit fue confirmado tanto en el seminario celebrado en Dublín en 1997 por la Comisión Europea como en la Cuarta Conferencia de Seguridad Portuaria de Bremen en 1996; y
- .4 para alentar a que la principal carrera profesional se desarrolle en un puerto, que seguramente será la norma en el futuro, era fundamental contar con determinadas

directrices para la formación del personal marino y portuario. En la elaboración de las directrices propuestas se tendría en cuenta la asistencia técnica, ya que tales directrices podrían serles de utilidad a aquellos países que no han elaborado una normativa al respecto a nivel nacional;

12.53 A este respecto, el Comité tomó nota de las conclusiones del estudio realizado por la ITF sobre la asistencia de los remolcadores en zonas portuarias, centrado fundamentalmente en la cuestión del factor humano.

12.54 El Comité opinó que la existencia de tales directrices no sólo facilitaría la armonización de las actuales directrices sobre formación, diferentes según los distintos puertos, sino que traería consigo un aumento en los niveles de seguridad portuaria y de protección ambiental si se cumpliera lo estipulado en las mismas.

12.55 Con respecto a las repercusiones para el sector que, con arreglo a las directrices del Comité, debían demostrarse, el Grupo de trabajo tomó nota de que el propio sector había formulado esta propuesta (IAPH, ICHCA, IHMA e IMPA).

12.56 El Comité subrayó que si los otros comités también fueran a aprobar el desarrollo de las directrices de formación propuestas para el personal marítimo portuario, esto se haría en el entendimiento de que tales directrices no se utilizarían para establecer normas de titulación o formar parte de un convenio de carácter obligatorio.

12.57 El Comité acordó que los documentos presentados por la IAPH y la IMPA se prestaban idealmente para iniciar el trabajo de elaboración de tales directrices, y agradeció a estas asociaciones la labor que habían efectuado. No obstante, subrayó que las directrices deberían referirse a las funciones ejercidas específicamente en lugar de tratar de los puestos de trabajo.

12.58 El Comité, tras reconocer que la elaboración de tales directrices constituiría una tarea considerable debido a la cantidad de trabajo necesario, aprobó la inclusión en el programa del trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, de un punto sobre "Elaboración de directrices para la formación del personal marino de los puertos", fijando el año 2002 como fecha de ultimación prevista, y bajo la supervisión del CSM, el CPMM y el comité FAL, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al CSM y al CPMM.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (bajo al supervisión del CSM, el CPMM y el Comité de Facilitación)

12.59 El Comité examinó el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto en el marco del punto 16 del orden del día.

Punto 3 del programa de trabajo - ACTUALIZACIÓN DE LA BIBLIOGRAFÍA (bajo la supervisión del Comité FAL)

12.60 El Comité:

- .1 aprobó las enmiendas a la bibliografía (FAL 27/WP.5, anexo 1) y el nuevo esquema propuesto para la lista de publicaciones existentes relacionadas con los ámbitos temáticos y aspectos relacionados con la interfaz buque-puerto;
- .2 aprobó la recomendación del Grupo de trabajo de que, en el futuro, las enmiendas a la bibliografía se hagan mediante correcciones a la nueva circular FAL, cuando proceda, antes de publicar una nueva circular;

- .3 pidió a la Secretaría que publique una nueva circular FAL 6 con las enmiendas y el nuevo esquema, e invite a las organizaciones cuyas publicaciones se enumeran en esta circular, o que consideren que sus publicaciones son pertinentes a la labor del Comité, a que presenten sus aportaciones antes del 1 de julio del año 2000:
 - .1 de cualquier publicación enumerada de la que ya no se disponga o que esté desfasada;
 - .2 confirmando que las restantes publicaciones enumeradas siguen estando al día; y
 - .3 de cualquier otra publicación que debería incluirse en la lista.

Agradecimiento

12.61 El Comité manifestó su agradecimiento al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, y en particular a su presidente, Sr. Roos, por la excelente labor llevada a cabo durante los últimos años, especialmente por la clara y pormenorizada estructuración del informe y la revisión del programa del trabajo del Grupo en el presente periodo de sesiones.

13 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN

13.1 El Comité recordó que, en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 13.3), había tomado nota de que el PICT sería revisado una vez cada dos años, comenzando a partir del 46º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica que se celebró en noviembre de 1998, y había examinado los subpuntos del PICT propuestos por el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (FAL 26/12, anexo 2), aprobándolos en su forma enmendada y resumida, según figuran en el anexo 6 del informe FAL 26/19, para su inclusión en el subprograma de facilitación.

Puntos prioritarios del subprograma para el bienio 2000-2001

13.2 El Comité también recordó que, a petición del 45º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica, estuvo de acuerdo en cuanto a las dos prioridades temáticas para el bienio 2000-2001:

- .1 FAL 3 Introducir y aceptar técnicas de intercambio y tratamiento electrónico de datos basadas en las Normas del Intercambio electrónico de datos - Tráfico marítimo (EDIMAR) a fin de facilitar el despacho de buques, tripulantes, pasajeros y carga, la eficacia de las instalaciones portuarias y la permanencia del buque en puerto.
- .2 FAL 6 Capacitar al personal destinado a actividades relacionadas con la interfaz buque-puerto, con la finalidad de alentar la toma de conciencia y la comprensión de sus responsabilidades y mejorar la comunicación y la cooperación entre todas las partes interesadas en la interfaz buque-puerto, incluidas las administraciones.

13.3 Se le informó al Comité (FAL 27/13, párrafo 3) de que en el 46º periodo de sesiones del Comité de Cooperación se había examinado el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para el bienio 2000-2001 (TC 46/3). Al respecto, el Comité agradeció el apoyo general al PICT para el antedicho bienio por parte de los Estados Miembros y las organizaciones observadoras y aprobó el documento del Programa, pidiéndole a la Secretaría que procediese a realizar los esfuerzos necesarios

de movilización de recursos para obtener los fondos requeridos antes de la fecha de inicio de ejecución del Programa en el año 2000. Al respecto, el Comité refrendó el llamamiento formulado en el 46° periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica a todos los socios para el desarrollo, de los sectores público y privado, para que contribuyesen generosamente a la financiación del Programa.

Seminarios de facilitación

13.4 El Comité tomó nota (FAL 27/13, párrafo 5 y FAL 27/INF.5 y 6) de que en 1999 se celebraron dos seminarios nacionales en Argel (Argelia), del 7 al 10 de febrero, y en Casablanca (Marruecos), del 23 al 26 de marzo, financiados con cargo al Fondo de Cooperación Técnica. Asimismo se organizó un seminario de carácter nacional en Yacarta (Indonesia), del 29 al 30 de marzo, financiado por el proyecto conjunto OMI/CESPAP.

13.5 Asimismo, el Comité tomó nota (FAL 27/INF.7) del informe de progresos anuales correspondiente a 1998 sobre el proyecto conjunto OMI/CESPAP, que se había remitido al Ministro para la Cooperación en el Desarrollo de los Países Bajos.

Evaluación de los seminarios sobre facilitación OMI/CESPAP

13.6 El Comité recordó que, en su 26° periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 13.9), había tomado nota de la información facilitada respecto de las misiones de evaluación de seminarios sobre facilitación en la región del CESPAP, como parte del proyecto conjunto OMI/CESPAP, que se habían realizado ciertos avances en la facilitación del tráfico marítimo internacional en todos los países interesados y que oportunamente habría otras misiones de evaluación.

13.7 El Comité tomó nota (FAL 27/13, párrafo 9) de que en este lapso se habían llevado a cabo otras misiones de evaluación, como se explica en el informe anual sobre la marcha de los trabajos en el marco de este proyecto y se reseña en el documento FAL 27/INF.7, párrafos 9 y 11. Tal como se indica en el párrafo 10 de dicho documento, al momento de llevar a cabo la evaluación no se constataron muchos avances en la facilitación del tráfico marítimo internacional de estos dos países, si bien ha habido progresos importantes al respecto en la República de Corea.

13.8 La delegación de la República de Corea agradeció a la Secretaría el haber organizado la misión de asesoramiento y evaluación en octubre de 1998 e informó al Comité de que su Gobierno patrocinaría un seminario nacional de facilitación en Seúl, en octubre de 1999, con objeto de prestar su asistencia en el proceso de ratificación e implantación del Convenio de Facilitación.

Evaluación de los seminarios sobre facilitación realizados en África

13.9 El Comité, en su 26° periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafos 13.10 a 13.14), consideró que las respuestas recibidas en relación con los cuestionarios de evaluación que inicialmente se habían enviado a 18 países africanos no eran satisfactorias y acordó que, en vista de los resultados alentadores de las primeras misiones de evaluación realizadas en la región del CESPAP, deberían realizarse otras actividades de seguimiento de los seminarios de facilitación celebrados en África, para lo cual convendría enviar misiones de evaluación semejantes a los países que aún no habían respondido al cuestionario, a reserva de que se obtuviera la financiación necesaria, con el propósito de establecer qué medidas habían adoptado los países en cuestión para implantar las recomendaciones del seminario.

13.10 A petición del Comité, la Secretaría había solicitado que la financiación para la referida misión de evaluación se obtuviera del Fondo de Cooperación Técnica. Hasta la fecha, no se ha podido obtener fondos.

13.11 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría y las delegaciones de Ghana respecto de las misiones de evaluación y asesoramiento sobre facilitación que se habían organizado en Accra y Abuja en marzo de 1999, financiadas por el Fondo de Cooperación Técnica, y manifestó su agradecimiento por la financiación de tales servicios con cargo a dicho Fondo en apoyo de una mayor asistencia para implantar el Convenio de Facilitación, tal como se solicitó en el último periodo de sesiones.

13.12 La delegación de Ghana agradeció al Comité el apoyo dado en respuesta a la petición de asistencia en materia de cooperación técnica para cuestiones relacionadas con la facilitación en su último periodo de sesiones, y le informó de los aspectos de interés acaecidos a raíz de la misión de asesoramiento y evaluación a Accra. El Gobierno seguía avanzando en su Programa Gateway sobre facilitación del comercio en Ghana y se había dotado de nuevo ímpetu al Comité Nacional de Facilitación, el cual ahora realizaba sus cometidos con dirección y enfoque renovados para implantar las recomendaciones indicadas en el informe de la referida misión, y confiaba en que oportunamente se prestaría la debida consideración a incrementar el apoyo de donantes, según se indica en dicho informe.

Nuevo proyecto de facilitación

13.13 El Comité recordó que, en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 13.17), fue informado del comienzo de un nuevo proyecto de cooperación técnica de facilitación en Latinoamérica y en la región del Caribe para la promoción e implantación del Convenio de Facilitación y de las recientemente adoptadas Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, proyecto financiado conjuntamente por el Gobierno de los Países Bajos, por lo que respecta a la facilitación, y el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas, por lo que respecta a las drogas.

13.14 Se informó al Comité (FAL 27/13, párrafos 15 y 16) de que el proyecto avanza de acuerdo con el calendario previsto. Ya se había dado comienzo a los estudios conducentes a determinar el grado de implantación del Convenio de Facilitación en los países enmarcados en la ROGRAM, ROGRAM-CA y CARICOM, con el objetivo de elaborar estrategias subregionales mediante las que se asegure un mayor nivel de ratificación y una implantación y cumplimiento efectivos del Convenio. Estaba previsto que a finales de 1999 y a comienzos del 2000 se celebrasen tres seminarios subregionales de facilitación sobre la cuestión de la implantación de las referidas estrategias.

13.15 La delegación de México informó al Comité de que se había celebrado un seminario nacional sobre facilitación en la Ciudad de México, el 6 de septiembre de 1999, como parte del nuevo proyecto de facilitación en los países de la ROGRAM, con un alto nivel de participación por parte de funcionarios de todas las administraciones y organizaciones del sector que realizan actividades relacionadas con la facilitación en México, y cuyo objeto es incrementar la facilitación del tráfico marítimo internacional y utilizar de manera óptima las instalaciones e infraestructura portuarias.

13.16 El Comité manifestó su agradecimiento a la delegación de México por haber patrocinado este seminario y, como consecuencia de ello, apoyar activamente el proyecto.

13.17 En cuanto a la parte del proyecto relacionada con las drogas ilícitas, se había elaborado un curso modelo para la implantación de las anteriores directrices de la OMI y, del 29 de junio al 1 de julio de 1999, se había celebrado con éxito un seminario piloto en Kingston, Jamaica. Tras una revisión menor del curso modelo, estaba previsto traducirlo al español, y la Secretaría trató de obtener financiación para un proyecto mundial de seminarios antidrogas basados en este curso modelo.

13.18 La delegación de Colombia expresó su agradecimiento por habersele brindado la oportunidad de participar en el Seminario de Kingston en calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, el cual había elaborado las Directrices de la OMI, y consideró que este proyecto constituía una importante contribución para combatir el tráfico ilícito de drogas por mar y, en particular, el control del comercio de productos químicos precursores. Colombia señaló su interés en conocer todo lo relacionado con la aplicación -a nivel mundial- de las Directrices que figuran en la resolución A.872(20), y dijo que estaba dispuesta a colaborar en un estudio posterior sobre las Directrices, en caso de considerarse necesario.

13.19 El Comité acordó que la implantación de las Directrices requería supervisión, y que éstas deberían estar sometidas a revisión con carácter continuo, además de actualizarse, según proceda, habida cuenta de la experiencia que vaya adquiriéndose, conforme a lo estipulado en la resolución A.872(20).

14 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

14.1 El Comité tomó nota de la decisión adoptada por el Consejo en su 82º periodo de sesiones (FAL 27/14), de conceder el carácter consultivo a la *International Marine Contractors' Association* (IMCA) y provisionalmente al Instituto Mundial de Transporte Nuclear (WNTI), y restablecer el carácter consultivo del Instituto Oceánico Internacional (IOI) y no concedérselo a la *Federation of European Tank Storage Associations* (FESTSA).

14.2 Al examinar la nueva solicitud para la obtención del carácter consultivo que le había remitido el Consejo (FAL 27/14, anexo) con respecto a la *International Marine Contractors Association* (IHMA), el Comité constituyó un pequeño grupo para examinar la solicitud y asesorarle al Comité según corresponda. Una vez recibido el informe del Grupo (FAL 27/WP.2), el Comité recomendó al Consejo que debería concederse el carácter consultivo a la IHMA, ya que se había determinado que la Asociación reunía los criterios exigidos y, en particular, debido a que se había considerado que dicha organización podía contribuir directamente a la labor de la OMI [y no parecía tener acceso a la OMI a través de otras organizaciones.

Actividades de facilitación en la OMC

14.3 La delegación de los Países Bajos le informó al Comité de las actividades recientemente realizadas por la OMC sobre la simplificación de los procedimientos comerciales, con objeto de determinar el ámbito de la normativa de dicha organización en esta área. Dado que el transporte mundial es una parte fundamental del comercio mundial, la delegación manifestó que cualquier deliberación sobre las prescripciones para reducir y armonizar las formalidades de importación y exportación también debería tener en cuenta la labor realizada con respecto al Convenio de Facilitación de la OMI. Al mismo tiempo, las deliberaciones y trabajo en la OMC podría servir como valiosa aportación para una posible armonización y, en caso de requerirse, la introducción de enmiendas en el Convenio de Facilitación que, a su vez, podría también llevar a su más amplia aceptación.

Los Países Bajos propusieron, por lo tanto, que la OMI concurriese a las reuniones de la OMC que considerase pertinentes. Esto le permitiría al Comité de Facilitación desempeñar un papel activo en las actividades que actualmente se llevan a cabo y garantizar que sigue contribuyendo al proceso de armonización de reglas y procedimientos, y asimismo conseguir una buena comunicación y una posible aportación directa en aquellos apartados que son especialmente pertinentes para el transporte marítimo como, por ejemplo, la armonización de los requisitos sobre datos, el uso de medios electrónicos para las actividades comerciales y los correspondientes procedimientos oficiales de notificación.

14.4 El Comité aprobó por unanimidad la propuesta de los Países Bajos y pidió al Secretario General que se pusiera en contacto con el Director General de la OMC para notificarle la labor que realiza la OMI al respecto y con el fin de examinar la posibilidad de llegar a un acuerdo de cooperación entre ambas organizaciones con objeto de intercambiar información y documentación sobre cuestiones de interés mutuo y mantener plenamente informada la una a la otra sobre todas las actividades y programas proyectados que puedan ser de interés a ambas.

14.5 La delegación de Alemania apoyó la propuesta de los Países Bajos y manifestó que las actividades de la OMC superaban la labor y el ámbito del Comité y ejercerían considerable influencia en sus cometidos. Por ello, Alemania consideró que el Comité ha de hacer su labor más despacio para evitar que se solapen las actividades y se dupliquen los esfuerzos en las dos organizaciones. Así pues, la delegación le invitó al Comité a que, al evaluar su futuro programa de trabajo y su programa de reuniones, considere la posibilidad de celebrar una reunión una vez cada bienio, y limitar la duración de cada reunión a media semana, es decir, dos días y medio o tres.

14.6 El Comité reconoció que se trataba de una propuesta fundamental sobre su plan de trabajo futuro y sus medidas de trabajo, e invitó a Alemania a que presentara una propuesta por escrito a su 28º periodo de sesiones, lo antes posible tras la celebración de la reunión actual, de manera que pudieran examinarla a fondo los Gobiernos Miembros en el lapso interperiodos a fin de que la cuestión se estudie pormenorizadamente en el próximo periodo de sesiones. En dicho documento debería incluirse información sobre el posible solape y la duplicación del trabajo con la OMC.

15 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

15.1 El Comité tomó nota (FAL 27/15) con preocupación de que las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI cuyo objeto es institucionalizar el Comité sólo habían sido aprobadas, hasta ese momento, por 45 Estados Miembros.

15.2 El Comité recordó que era el único Comité de la Organización que no había sido debidamente institucionalizado y que el Secretario General había señalado en su alocución inaugural que no consideraba que esta situación fuera satisfactoria, y, tras señalar asimismo que se necesitaban 105 aceptaciones expresas para facilitar la entrada en vigor de las referidas enmiendas 12 meses después, instó a los Gobiernos Miembros a que considerasen la conveniencia de adoptar dichas enmiendas al Convenio constitutivo de la OMI lo antes posible, haciendo hincapié en que ello no acarrearía ningún tipo de repercusión económica.

16 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

Programa de trabajo

16.1 El Comité recordó que, en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafos 16.2 y 16.4), había acordado recomendarle al Consejo que, a la luz de su plan de trabajo futuro y del volumen de la labor a corto plazo, se le asigne una semana de reunión en el bienio 2000-2001, en el entendimiento de que sus futuras reuniones se programarán de modo que no afecten la eficacia y continuidad de su labor.

16.2 Asimismo, el Comité recordó que había decidido examinar pormenorizadamente su programa de trabajo en el actual periodo de sesiones por lo que se refiere al bienio 2000-2001. Partiendo de esto y de los progresos alcanzados durante el periodo de sesiones, el Comité examinó la lista de puntos sustantivos que habrán de incluirse en el orden del día correspondiente a su 28º periodo de sesiones (FAL 27/WP.1, anexo), enmendado, teniendo en cuenta las decisiones que había adoptado al respecto en relación con el punto 12 del orden del día (interfaz buque-puerto), e invitó al Consejo a aprobarlos (anexo 6).

16.3 De conformidad con la práctica establecida, el Comité examinó, para su presentación -a través del Consejo- a la vigésima primera Asamblea, varias propuestas sobre su plan de trabajo a largo plazo (FAL 27/WP.1/Add.1) para el periodo siguiente al próximo bienio (es decir, del 2002 al 2006) y aprobó el plan que tenía previsto seguir y que figura en el anexo 7.

16.4 Teniendo en cuenta que se le había permitido constituir en cada periodo de sesiones un máximo de tres grupos de trabajo y dos grupos de redacción, el Comité acordó que, aparte del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, es posible que haya que establecer en su próximo periodo de sesiones grupos de trabajo o de redacción encargados de las disposiciones relativas a los casos de polizonaje, IED, revisión del Convenio y sobre armonización de certificados.

Fecha del próximo periodo de sesiones

16.5 El Comité tomó nota de que estaba previsto provisionalmente que su 28º periodo de sesiones se celebre del 30 de octubre al 3 de noviembre del 2000, y de que no habrá reunión en el año 2001, como se había decidido durante el 26º periodo de sesiones.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto

16.6 Al examinar el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (FAL 27/WP.5, anexo 3), el Comité recordó lo siguiente:

- .1 había decidido, en relación con el punto 12 del orden del día, encomendarle al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto que se encargara de la cuestión de la inspección minuciosa de su programa de trabajo;
- .2 el CSM, en su 71º periodo de sesiones, aprobó el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (FAL 26/19, anexo 8), por lo que se refiere a los puntos relacionados con la seguridad; y
- .3 el CPMM, en su 43º periodo de sesiones, aprobó el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto que figura en el anexo del documento FAL 27/2/4, por lo que se refiere a los puntos relacionados con la protección ambiental.

16.7 El Comité recordó que, en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 16.7), ya había acordado que era necesario que los puntos fueran más específicos en cuanto a sus objetivos reales y que era necesario establecer fechas de ultimación exactas para los mismos, y que había pedido al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto que, como primera tarea de la presente reunión, revisara su programa de trabajo en consecuencia.

16.8 El Comité tomó nota de las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto en respuesta a su petición anterior (FAL 27/12, párrafos 8.1 a 8.4), y, agradeciendo las pormenorizadas explicaciones en relación con su futuro programa de trabajo brindadas en su informe (FAL 27/WP.5), y recordando la preocupación del CPMM con respecto a la posibilidad de mantener el debido control sobre el Grupo de trabajo, aprobó por unanimidad el programa de trabajo revisado del Grupo SPI, por lo que se refiere a los puntos relacionados con la facilitación.

16.9 En el anexo 8 figura el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, revisado y aprobado por el Comité.

17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA EL AÑO 2000

El Comité reeligió por unanimidad al Sr. L. Barchue Sr. (Liberia) y al Sr. W. Tieman (Países Bajos) como presidente y vicepresidente, respectivamente, para el año 2000.

18 OTROS ASUNTOS

Cambios en el sistema informático de la Secretaría

18.1 Se informó al Comité de que, en el marco de los esfuerzos continuos por proporcionar a la Secretaría herramientas eficientes y eficaces para hacer frente a sus responsabilidades y establecer medios de comunicación más eficaces con los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, así como para cerciorarse de que se lleva a cabo la adaptación al año 2000, se habían introducido una serie de cambios importantes en los sistemas informáticos de la Organización, tales como:

- .1 el programa de tratamiento de textos anterior (Word Perfect para Windows 6.0a) había sido sustituido por el sistema Microsoft Word 97, de uso más común. Este cambio facilitará un intercambio de documentos más ágil y eficiente entre la Secretaría y los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales;
- .2 el anterior sistema operativo había sido sustituido por Windows NT4 y se habían modernizado los servidores de la red, estableciéndose un sistema de apoyo; y
- .3 se había modernizado el sistema de correo electrónico para establecer comunicaciones más eficaces, tanto internas como externas.

Agradecimiento

18.2 El Comité, recordando las observaciones del Secretario General en su discurso de apertura, expresó su agradecimiento a su antiguo vicepresidente, el Sr. J.-M. Nevens (Bélgica), que había sido recientemente trasladado a otros puestos, por su inapreciable contribución a su labor, y le deseó mucho éxito en sus nuevos puestos.

19 INFORME PARA EL CONSEJO

Medidas cuya adopción se pide al Consejo

Se ruega al Consejo que tenga a bien:

- .1 tomar nota de que el Comité refrendó la decisión adoptada por el CSM en su 71º periodo de sesiones de adjuntar a una resolución de la Asamblea, que abarque todos los instrumentos pertinentes de la OMI, las Directrices sobre métodos para hacer referencia a los instrumentos de la OMI y otros instrumentos en los Convenios y otros instrumentos de carácter obligatorio de la Organización (párrafo 2.4);
- .2 tomar nota de la adopción de enmiendas al Convenio de Facilitación relativas a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas; la llegada, permanencia y salida de buques, pasajeros, tripulación y carga; y, la utilización del intercambio electrónico de datos a efectos de despacho (párrafo 4.11 y anexo 2);

- .3 refrendar que se vuelva a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de sistemas uniformes de mensajes electrónicos para la llegada, permanencia y despacho de buques, personas y cargas (párrafo 5.2);
- .4 tomar nota de la revisión de las Directrices de los comités sobre organización y método de trabajo (párrafos 6.2 a 6.3);
- .5 refrendar la medida adoptada por el Comité de incluir el impreso FAL 8 "Manifiesto de mercancías peligrosas" en el anexo del Convenio de Facilitación (párrafo 7.12);
- .6 refrendar las medidas adoptadas por el Comité con respecto a la recogida de datos sobre casos de polizonaje, su análisis y la notificación periódica de estos incidentes (párrafos 10.7 a 10.11);
- .7 refrendar la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre polizones con el objetivo de avanzar en la elaboración de disposiciones vinculantes sobre casos de polizonaje (párrafos 10.12 a 10.20 y anexo 3);
- .8 tomar nota de la circular conjunta FAL/CSM/CPMM sobre la lista de certificados y documentos que se han de llevar a bordo de los buques y de las medidas adoptadas para armonizar estos documentos y certificados (párrafos 11.4 a 11.12 y anexo 4);
- .9 tomar nota de la medida adoptada por el Comité con respecto a la elaboración, en colaboración con el CSM y con el CPMM, de directrices para la formación del personal marítimo portuario (párrafos 12.37 y 12.52 a 12.58);
- .10 tomar nota de la aprobación de una circular conjunta FAL/CSM sobre seguridad en las terminales de cargas sólidas a granel con miras a que la refrende el CSM en su 72º periodo de sesiones (párrafo 12.46 y anexo 5);
- .11 refrendar la medida adoptada por el Comité con respecto a la colaboración futura con la Organización Mundial del Comercio (OMC) en cuestiones de facilitación (párrafo 14.4);
- .12 tomar nota de la medida adoptada por el Comité con respecto a acelerar su institucionalización (párrafo 15.2);
- .13 aprobar la lista de puntos sustantivos que habrán de incluirse en el orden del día correspondiente a su 28º periodo de sesiones (párrafo 16.2 y anexo 6);
- .14 tomar nota del plan de trabajo a largo plazo del Comité (para el periodo 2002 al 2006), el cual se examinará más ampliamente dentro del punto 17 del orden del día del Consejo (párrafo 16.3 y anexo 7);
- .15 tomar nota de la medida adoptada por el Comité con respecto al programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (párrafos 16.7 a 16.9 y anexo 8); y
- .16 aprobar el informe en general.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 27º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

- | | | | |
|----------|--|---|-------------------|
| 1 | Aprobación del orden del día | | |
| | Circular N° 2097 | - | Secretaría |
| | FAL 27/1 | - | Secretaría |
| | FAL 27/1/1 | - | Secretaría |
| | FAL 27/1/2 | - | Secretaría |
| 2 | Decisiones de otros órganos de la OMI | | |
| | FAL 27/2 | - | Secretaría |
| | FAL 27/2/1 | - | Secretaría |
| | FAL 27/2/2 | - | Secretaría |
| | FAL 27/2/3 | - | Secretaría |
| | FAL 27/2/4 | - | Secretaría |
| 3 | Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional | | |
| | FAL 27/3 | - | Secretaría |
| 4 | Examen y aprobación de las propuestas de enmiendas al anexo del Convenio | | |
| | Circular N° 2125 | - | Secretaría |
| | FAL 27/4 | - | Secretaría |
| | FAL 27/WP.6 | - | Grupo de trabajo |
| 5 | Mensajes mediante intercambio electrónico de datos para el despacho de buques | | |
| | FAL 27/5 | - | Países Bajos |
| | FAL 27/5/1 | - | Alemania |
| 6 | Aplicación de las directrices del Comité | | |
| | FAL 27/6 | - | Secretaría |
| 7 | Examen general del Convenio | | |
| | FAL 27/7 | - | Egipto |
| | FAL 27/7/1 | - | Hong Kong (China) |
| | FAL 27/7/2 | - | Australia |
| | FAL 27/7/3 | - | Secretaría |
| 8 | Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de los buques | | |
| | FAL 27/8 | - | Secretaría |

9 Formalidades relacionadas con la carga - Aspectos de facilitación del transporte multimodal de mercancías peligrosas

No se presentó ningún documento en relación con este punto del orden del día.

10 Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas - Polizones

FAL 27/10	-	ICS
FAL 27/10/1	-	Noruega
FAL 27/INF.4	-	Hong Kong (China)
FAL 27/INF.9	-	BIMCO
FAL 27/WP.8	-	Grupo de trabajo

11 Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI - Modelo de notificación armonizado

FAL 27/11	-	Reino Unido
FAL 27/11/1	-	Secretaría
FAL 27/11/2	-	Chile
FAL 27/WP.3	-	Grupo de redacción
FAL 27/WP.4	-	Grupo de redacción

12 Interfaz buque-puerto

FAL 27/12	-	Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto
FAL 27/12/1	-	Canadá
FAL 27/12/2	-	Presidente del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto
FAL 27/12/3	-	IAPH e IHMA
FAL 27/12/4	-	Alemania
FAL 27/12/5	-	Suecia
FAL 27/INF.2	-	CIOSL
FAL 27/INF.8	-	Suecia
FAL 27/INF.10	-	Sudáfrica
FAL 27/INF.12	-	IAPH e IHMA
FAL 27/WP.5	-	Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto

13 Subprograma de cooperación técnica para la facilitación

FAL 27/13	-	Secretaría
FAL 27/INF.3	-	Egipto
FAL 27/INF.5	-	Secretaría
FAL 27/INF.6	-	Secretaría
FAL 27/INF.7	-	Secretaría
FAL 27/INF.11	-	Secretaría

14 Relaciones con otras organizaciones

FAL 27/14 - Secretaría
FAL 27/WP.2 - Grupo de trabajo reducido

15 Institucionalización del Comité de Facilitación

FAL 27/15 - Secretaría

16 Programa de trabajo y fecha del próximo periodo de sesiones

FAL 27/WP.1 - Secretaría
FAL 27/WP.1/Add.1 - Secretaría
FAL 27/WP.1/Add.1/Corr.1 - Secretaría

17 Elección de presidente y vicepresidente para el año 2000

No se presentó ningún documento en relación con este punto del orden del día.

18 Otros asuntos

No se presentó ningún documento en relación con este punto del orden del día.

19 Informe para el Consejo

FAL 27/WP.7 y Add.1 - Comité
FAL 27/WP.7/Add.1/Corr.1 - Comité
(INGLÉS SOLAMENTE)

Documentos informativos

FAL 27/INF.1 - Lista de participantes
FAL 27/INF.13 - Lista de documentos

ANEXO 2**RESOLUCIÓN FAL.6(27)
aprobada el 9 de septiembre de 1999****APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

RECORDANDO el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, en adelante llamado "el Convenio", artículo que trata del procedimiento que se ha de seguir para enmendar las disposiciones del anexo del Convenio,

RECORDANDO ADEMÁS las funciones que el Convenio confiere al Comité de Facilitación por lo que respecta al examen y aprobación de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 27º periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a),

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;
2. RESUELVE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de enero de 2001, a menos que antes del 1 de octubre del año 2000 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes haya notificado por escrito al Secretario General que no acepta las enmiendas;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos Signatarios la aprobación y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN, ENMENDADO

Capítulo 1 - Definiciones y disposiciones generales

C. Técnicas de tratamiento electrónico de datos

1 Elévese la siguiente práctica recomendada 1.4 a la categoría de norma y modifíquese el texto como sigue:

"1.4 **Norma.** Al introducir las técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para facilitar los trámites de despacho, los Gobiernos Contratantes instarán a las autoridades públicas y otras partes interesadas (propietarios de buques, compañías de manipulación de carga, puertos marítimos, agentes de carga, etc.) a que realicen el intercambio de datos de conformidad con las correspondientes normas de las Naciones Unidas, incluida la norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT)."

2 Modifíquese la presente norma 1.5 como sigue:

"1.5 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán en forma impresa cualquiera de los documentos exigidos para los trámites de despacho que se hayan preparado mediante técnicas de tratamiento de datos en papel, siempre que éstos sean legibles, se ajusten al formato acordado en el Convenio de Facilitación y contengan la información exigida."

3 Modifíquese la presente norma 1.6 como sigue:

"1.6 **Norma.** Las autoridades públicas, al introducir técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para los trámites de despacho, limitarán la información que deban exigir a los propietarios de buques y otras partes interesadas a la prescrita en el Convenio de Facilitación."

4 Modifíquese la primera cláusula de la práctica recomendada 1.7 como sigue:

"1.7 **Práctica recomendada.** Cuando se planifiquen, introduzcan o modifiquen técnicas de intercambio electrónico de datos para los trámites de despacho, las autoridades públicas deben:"

5 Modifíquese la presente norma 1.8 como sigue:

"1.8 **Norma.** Las autoridades públicas, cuando introduzcan técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para agilizar los trámites de despacho, fomentarán su utilización por los armadores y otras partes interesadas, pero no reducirán los niveles de servicio que ofrezcan a los armadores que no las utilizan."

6 Añádase una nueva sección D (Tráfico ilícito de drogas) como sigue:

"D. Tráfico ilícito de drogas

1.9 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben procurar establecer acuerdos de cooperación con los propietarios de buques y otras partes interesadas a fin de incrementar su capacidad para combatir el contrabando de drogas y mejorar al tiempo la facilitación. Tales acuerdos deben basarse en los memorandos de entendimiento del Consejo de Cooperación Aduanera* (CCA) y en las directrices conexas.

1.10 **Norma.** En los casos en que, como parte de acuerdos de cooperación, las autoridades públicas, los propietarios de buques y otras partes interesadas tengan acceso a información comercial o de otro tipo que sea delicada, ésta se tratará confidencialmente.

1.11 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben utilizar el análisis de riesgos a fin de incrementar su capacidad para detectar los movimientos ilícitos de drogas y facilitar así la legítima circulación de personas y mercancías."

* Desde 1994 se denomina Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

B. Contenido y objeto de los documentos

1 En la práctica recomendada 2.3.1, intercálense las palabras "identificación de los contenedores, si procede;" antes de "marcas y números" en el quinto inciso del apartado a) y en el cuarto del apartado b).

2 Añádase la siguiente nota al texto de la práctica recomendada 2.3.1:

"Nota: A los efectos de describir de manea idónea el número y tipo de bultos en la declaración de carga, los propietarios de buques y otras partes interesadas deben asegurarse de que se utilice la unidad de embalaje/envase exterior. Si las mercancías están en paletas, debe indicarse el número y el tipo de bultos de la paleta o paletas. Si las mercancías de la paleta no están embaladas/ensadas, debe incluirse la cantidad y la descripción de las mercancías."

3 Modifíquese la práctica recomendada 2.5.2 como sigue:

"2.5.2 Práctica recomendada. Normalmente las autoridades públicas sólo deben exigir pormenores de los efectos de la tripulación que no quedarían exentos de derechos de aduana y tasas o que están sujetos a prohibiciones o restricciones."

4 Sustitúyase el texto de la casilla 2 del impreso FAL 4 por el siguiente:

"Efectos que no cumplen las condiciones para quedar exentos de derechos de aduana y tasas o que están sujetos a prohibiciones o restricciones."

Capítulo 3 - Llegada y salida de personas

A. Llegada y salida de personas

- 1 Añádanse una nueva norma 3.3.3 y una nueva práctica recomendada 3.3.4 como sigue:

"3.3.3 **Norma.** Hasta que los pasajeros y tripulantes sean aceptados para el examen destinado a determinar su admisibilidad en el Estado, el propietario del buque tendrá la responsabilidad de su custodia y cuidado.

3.3.4 **Práctica recomendada.** Después de haberse hecho cargo de los pasajeros y tripulantes para su examen, condicional o incondicionalmente, y si las personas en cuestión se encuentran físicamente bajo su control, las autoridades públicas deben hacerse responsables de su custodia y cuidado hasta que sean admitidos en el país, o sean declarados inadmisibles."

- 2 Vuélvase a numerar la norma 3.3.3 como 3.3.5 y añádase una nueva norma 3.3.6 como sigue:

"3.3.6 **Norma.** Cuando se declare inadmisibile a una persona, las autoridades públicas lo notificarán sin tardanza injustificada al propietario del buque y consultarán con él acerca de las posibilidades de traslado de esa persona. El propietario del buque correrá con los gastos de traslado de la persona inadmisibile y, si esa persona queda nuevamente bajo su custodia, será responsable de organizar con prontitud su traslado:

- al país de embarco; o
- a cualquier otro lugar donde la persona sea admisible."

- 3 Vuélvase a numerar la norma 3.3.4 como 3.3.7.

B. Medidas para facilitar el despacho de la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes

- 1 Sustitúyase el texto de la norma 3.15.1 por el siguiente:

"3.15.1 **Norma.** Las autoridades públicas alentarán a los propietarios de buques a tomar precauciones en el punto de embarco para que los pasajeros porten los documentos de control prescritos por los Estados receptores o de tránsito."

- 2 Intercálese la nueva norma 3.15.2 siguiente:

"3.15.2 **Norma.** Cuando se declare inadmisibile a una persona y se traslade a ésta fuera del territorio del Estado, nada impedirá que el propietario del buque se haga reembolsar los gastos resultantes de esa circunstancia por dicha persona."

- 3 Vuélvase a numerar la práctica recomendada 3.15.2 como 3.15.3.

Capítulo 4 - Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos

A. Disposiciones generales

1 Enmiéndese la práctica recomendada 4.3 como sigue:

"4.3 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben animar a los propietarios o gestores de los terminales marítimos de carga a que los doten de instalaciones de almacenamiento adecuadas para cargas especiales (por ejemplo, mercancías valiosas, remesas perecederas, restos humanos, mercancías radiactivas y otras mercancías peligrosas, así como animales vivos), según proceda; las zonas de terminales marítimos de carga donde se almacenen cargas generales y especiales, así como el correo, antes de su expedición por mar deben estar protegidas en todo momento contra la entrada de personas no autorizadas."

2 Intercálese la nueva norma 4.4 siguiente:

"4.4 **Norma.** Todo Gobierno Contratante que continúe exigiendo licencias o permisos de exportación, importación y transbordo para ciertos tipos de mercancías, establecerá procedimientos simples para que dichas licencias o permisos puedan obtenerse y renovarse con rapidez."

3 Intercálese la nueva práctica recomendada 4.5 siguiente:

"4.5 **Práctica recomendada.** Cuando, debido a sus características, una remesa pueda requerir la intervención de distintos organismos para su despacho por ejemplo, de las autoridades aduaneras y sanitarias o veterinarias, los Gobiernos Contratantes deben hacer todo lo posible para delegar en el servicio de aduanas o en otro organismo competente esas funciones o, cuando ello no sea posible, deben tomar todas las medidas necesarias para que el despacho se realice simultáneamente en un solo lugar y con un mínimo de tardanza."

4 Vuélvase a numerar la práctica recomendada 4.4 como 4.6.

B. Despacho de la carga destinada a la exportación

1 Sustitúyanse los títulos "B. Despacho de la carga destinada a la exportación" y "C. Despacho de la carga destinada a la importación" por: "B. Despacho de la carga".

2 Vuélvanse a numerar los actuales títulos "D", "E" y "F" como "C", "D" y "E", respectivamente.

3 Sustitúyase el texto actual de la práctica recomendada 4.7 por el siguiente:

"4.7 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos para utilizar información previa a la llegada de la carga, con el fin de facilitar la tramitación de las declaraciones de aduanas y poder despachar la carga antes de su llegada."

4 Añádanse las siguientes normas y prácticas recomendadas nuevas en el capítulo 4B:

"4.8 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben establecer procedimientos para el despacho de la carga basándose en las disposiciones pertinentes y directrices conexas del Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros (Convenio de Kioto).

4.9 **Norma.** Las autoridades públicas limitarán la intervención física al mínimo necesario que permita garantizar el cumplimiento de la ley, valiéndose de un procedimiento de evaluación de riesgos para determinar la carga que ha de examinarse.

4.10 **Práctica recomendada.** En la medida en que lo permitan los recursos disponibles, y si se presenta una solicitud válida, las autoridades públicas deben examinar la carga, cuando sea necesario, en el lugar donde se embarque en sus medios de transporte y mientras se estén llevando a cabo esas operaciones, ya sea en el muelle o, tratándose de carga unificada, en el lugar donde se cargue y selle el contenedor.

4.11 **Norma.** Las autoridades públicas se asegurarán de que las exigencias de la recopilación de datos estadísticos no reduzcan de manera significativa la eficacia del comercio marítimo.

4.12 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben recurrir a técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para obtener información que permita simplificar y agilizar los trámites de despacho."

5 Vuélvanse a numerar las normas y prácticas recomendadas 4.5 a 4.15 como corresponda.

ANEXO 3**MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA
SOBRE POLIZONAJE**

1 El Grupo de trabajo por correspondencia sobre polizonaje estudiará la información estadística y el análisis que figuran en las circulares FAL.2 y, en vista de dicha información y análisis, así como de la legislación nacional a medida que ésta se encuentra disponible, elaborará un texto de carácter vinculante cuya finalidad es adelantar la labor del Comité en lo relativo a la prevención y resolución exitosa de los casos de polizonaje.

2 El Grupo de trabajo por correspondencia examinará la eficacia de las directrices existentes conjuntamente con las propuestas de la ICS (FAL 27/10) relativas a enmiendas y agregados al anexo del Convenio de Facilitación. El Grupo por correspondencia identificará los temas y prioridades más importantes que toda reglamentación futura debe abordar y propondrá la manera más rápida y fácil de proceder, con objeto de implantar las directrices.

3 Por consiguiente, el Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 examinará un proyecto de texto alternativo sobre los elementos más importantes de un nuevo instrumento de carácter vinculante;
- .2 examinará un proyecto de texto sobre los elementos más importantes para su posible inclusión en el Convenio de Facilitación; y
- .3 examinará y sopesará las ventajas y desventajas de las alternativas antes mencionadas.

4 Por lo que respecta a las cuestiones relativas a la seguridad portuaria, el Grupo por correspondencia examinará las Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, que se adjuntan a la resolución MSC/Circ.622/Rev.1 y las Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, adjuntas a la circular MSC/Circ.623/Rev.1, con objeto de determinar las medidas aplicables en el contexto de una resolución exitosa de los casos de polizonaje.

5 El Grupo de trabajo por correspondencia entregará un informe al Subcomité FAL en su 28º periodo de sesiones, con objeto de ayudar al Comité a decidir si optar por un instrumento vinculante para prevenir y resolver satisfactoriamente los casos de polizonaje o la incorporación de un texto pertinente en el Convenio de Facilitación.

ANEXO 4

**PROYECTO DE
CERTIFICADO DEL BUQUE**

Pormenores del buque

-
-
-
-
-
-

Autoridad

Certificado de matrícula

Certificado internacional de arqueo (1969)

Certificado internacional de francobordo

CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS PERTINENTES

CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

Autoridad

Certificado de seguridad para buque de pasaje
Plan de colaboración de búsqueda y salvamento
Sistema de apoyo para la toma de decisiones del capitán
Lista de limitaciones operacionales

Certificado de seguridad para buque de carga
Certificado de seguridad de construcción para buque de carga
Certificado de seguridad del equipo para buque de carga
Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga

Certificado de nave de gran velocidad
Permiso de explotación para naves de gran velocidad

CERTIFICADOS ESPECIALES

Certificado o certificados de exención
Certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales
Certificado de espacios para buques de pasaje en tráficos especiales
Certificado de seguridad de buques para fines especiales
Certificado de seguridad para unidades móviles de perforación mar adentro
Certificado de construcción y equipo de naves de sustentación dinámica
Certificado de seguridad para sistemas de buceo

DOCUMENTOS DEL BUQUE

Cuadernillo de estabilidad
Cuadernillo de granelero
Cuadernillo de control de averías
Manifiesto de mercancías peligrosas o plano de estiba
Manual de sujeción de la carga
Documento de autorización para el transporte de grano
Documento demostrativo de cumplimiento de las prescripciones especiales para los buques que transporten mercancías peligrosas
Informe sobre el estudio de ruidos

CERTIFICADOS MEDIOAMBIENTALES

Autoridad

Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos
Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas (SNL) a granel
Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel
Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel
Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel
Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel
Certificado de aptitud para los buques de apoyo mar adentro
Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI

DOCUMENTOS DEL BUQUE

Libro registro de hidrocarburos
Libro registro de basuras
Plan de gestión de basuras
Registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos correspondiente al último viaje en lastre
Expediente de los informes sobre los reconocimientos mejorados
Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos
Libro registro de cargas de SNL
Manual de procedimientos y medios para las cargas de SNL
Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas

CERTIFICADOS DE GESTIÓN

Documento relativo a la dotación mínima de seguridad
Documento demostrativo de cumplimiento
Certificado de gestión de la seguridad

ANEXO 5**PROYECTO DE CIRCULAR MSC/FAL****INTERFAZ BUQUE-PUERTO****Seguridad en las terminales de carga sólida a granel
(Prescripciones aplicables a los representantes de las terminales)**

1 El Comité de Facilitación, en su 27º periodo de sesiones, y el Comité de Seguridad Marítima, en su [72º] periodo de sesiones, manifestaron su preocupación por el número de sucesos relacionados con la carga y descarga de los graneleros y reconocieron que es necesario que en las terminales de carga se sea plenamente consciente de las prescripciones que figuran detalladas en los instrumentos de la Organización.

2 Se estima necesario hacer hincapié en las prescripciones de las Enmiendas al capítulo VI del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS), que se adoptaron el 4 de junio de 1996 mediante la resolución MSC.47(66) y que entraron en vigor el 1 de julio de 1998, particularmente en la medida en que asignan responsabilidades específicas a los representantes de las terminales.

3 A este respecto, se señalan las siguientes prescripciones de obligado cumplimiento especificadas en la regla 7 del capítulo VI del SOLAS, enmendado:

- .1 antes de embarcar o desembarcar una carga sólida a granel, el capitán y el representante de la terminal convendrán un plan de carga, descarga y lastrado/deslastrado;
- .2 el capitán y el representante de la terminal garantizarán que las operaciones de embarque y desembarque de la carga se llevan a cabo de conformidad con el plan convenido; y
- .3 en caso de que durante el embarque y desembarque de la carga se sobrepase cualquiera de las restricciones del buque especificadas, o sea probable que se sobrepasen si continúa el embarque o desembarque de carga, el capitán tiene derecho a suspender la operación y obligación de comunicar el hecho a la autoridad pertinente del Estado rector del puerto ante la que se ha depositado el plan. El capitán y el representante de la terminal harán lo necesario para que se tomen medidas correctivas. Cuando se desembarque carga, el capitán y el representante de la terminal se cerciorarán de que el método de desembarque no daña la estructura del buque.

4 Además, se recomienda señalar a la atención de los representantes de las terminales la información adicional que figura en los siguientes documentos:

- .1 *The loading and unloading of solid bulk cargoes (Safety Panel Briefing Pamphlet N° 13)*, publicado por la Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (ICHCA) y que puede solicitarse a:

ICHA International Secretariat
71 Bondway
London SW8 1SH
Reino Unido

Teléfono: +44 (0)171 793 1022
Facsímil: +44 (0)171 820 1703
Correo electrónico: info@ichca.org.uk

- .2 *Bulk Carriers - Handle with Care*, publicado por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), disponible en todas las sociedades miembros de la IACS o que puede solicitarse directamente a:

IACS Permanent Secretariat
5 Old Queen Street
London SW1H 9JA
Reino Unido

Teléfono: +44(0)171 976 0660
Facsímil: +44(0)171 976 0440
Correo electrónico: permsec@iacs.org.uk

5 Se pide a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que pongan la presente circular, por los medios más adecuados, en conocimiento de los representantes de las terminales de carga sólida a granel.

ANEXO 6

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 28º PERIODO DE SESIONES

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional:

- Estado jurídico del Convenio

Examen y aprobación de las propuestas de enmienda al Anexo del Convenio

Mensajes mediante intercambio electrónico de datos (EDI) para el despacho de buques

- Elaboración de sistemas uniformes para la llegada y el despacho de buques, personas y cargas

Examen general del Convenio:

- .1 Información presentada sobre la aplicación de las diversas disposiciones del Anexo del Convenio
- .2 Prevención y supresión de actos ilícitos en el mar y en los puertos: aspectos de facilitación
- .3 Prevención y lucha contra el tráfico ilícito de drogas: aspectos de facilitación

Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de los buques:

- Implantación de los impresos normalizados de facilitación de la OMI

Formalidades relacionadas con la carga:

- Aspectos de facilitación del transporte intermodal de mercancías peligrosas

Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de personas - Polizones

Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI:

Interfaz buque-puerto

Subprograma de cooperación técnica para la facilitación

Institucionalización del Comité de Facilitación

Aplicación de las directrices del Comité

Programa de trabajo

ANEXO 7

**PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ
PARA EL PERIODO 2002 A 2006**

Materias*

- * 1 Implantación, interpretación y mejoras del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL), 1965, y de su anexo.
- * 2 Actividades de facilitación en el ámbito del mandato de la Organización, a saber:
 - .1 actividades de promoción realizadas conjuntamente con Gobiernos Miembros, Gobiernos Contratantes del Convenio FAL y organizaciones pertinentes; y
 - .2 aspectos de facilitación relacionados con impresos y certificados resultantes de otras actividades de la Organización.
- * 3 Elaboración de sistemas uniformes de mensajes electrónicos para la llegada, permanencia y el despacho de buques, personas y cargas.
- 4 Examen de los distintos elementos de convenios, códigos y recomendaciones sobre facilitación elaborados por otras organizaciones.
- 5 Examen y formulación de propuestas para la revisión general del Convenio FAL o de su anexo, incluida la armonización con otros convenios pertinentes de las Naciones Unidas.
- 6 Formalidades relacionadas con la llegada, permanencia y salida de buques, personas y carga.
- 7 Procedimientos aplicables a los pasajeros con documentación insuficiente.
- * 8 Adopción de medidas para facilitar la entrada y salida de buques, personas y cargas no comprendidas en el Convenio FAL.
- 9 Aspectos de facilitación relacionados con la labor de la OMI sobre la prevención y represión de actos ilícitos en el mar y en los puertos.
- 10 Aspectos de facilitación relacionados con las medidas destinadas a prevenir y reprimir el tráfico ilícito de drogas.
- 11 Instalaciones para pasajeros ancianos e impedidos.
- * 12 Cuestiones relativas a la interfaz buque-puerto.
- * 13 Prevención y resolución de casos de polizones.

* Las materias señaladas con un asterisco se consideran de alta prioridad.

ANEXO 8**PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO
SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO (SPI)**

		Plazo Previsto
1	Evaluación del curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad (bajo la supervisión del CSM)	2001
2	Actualización de la bibliografía (bajo la supervisión del Comité FAL)	Indefinido
3	Disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores (bajo la supervisión de los Comités CSM, CPMM y FAL)	2000
4	Evaluación de un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para operadores de terminales (bajo la supervisión del CSM)	2002
5	Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario (bajo la supervisión de los Comités MSC, CPMM y FAL)	2002
