



COMITÉ DE FACILITACIÓN
29º periodo de sesiones
Punto 18 del orden del día

FAL 29/18
30 enero 2002
Original: INGLÉS

INFORME DEL 29º 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	8
3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL - ESTADO JURÍDICO DEL CONVENIO	13
4 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO	13
5 MENSAJES MEDIANTE INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	14
6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	18
7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO, INCLUIDA SU ARMONIZACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES	19
8 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES	31
9 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS - POLIZONES	31
10 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI	33
11 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN	34
12 INTERFAZ BUQUE - PUERTO	35

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
13 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	39
14 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN	40
15 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES	40
16 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2003	41
17 OTROS ASUNTOS	42
18 INFORME DEL CONSEJO	42

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 - ORDEN DEL DÍA DEL 29º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
- ANEXO 2 - RESOLUCIÓN FAL.7(29) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO
- ANEXO 3 - MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA INTERPERIODOS SOBRE CUESTIONES RELATIVAS AL COMERCIO ELECTRÓNICO
- ANEXO 4 - CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 30º PERIODO DE SESIONES
- ANEXO 5 - 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 29º periodo de sesiones del 7 al 11 de enero de 2002 bajo la presidencia del Sr. L. Barchue (Liberia).

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

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
ARGELIA	ITALIA
ARGENTINA	LÍBANO
AUSTRALIA	LIBERIA
BAHAMAS	MALASIA
BANGLADESH	MALTA
BÉLGICA	MÉXICO
BRASIL	NORUEGA
CANADÁ	PAÍSES BAJOS
CHILE	PANAMÁ
CHINA	PERÚ
CHIPRE	POLONIA
CUBA	PORTUGAL
DINAMARCA	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA DE COREA
ESPAÑA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTONIA	SINGAPUR
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUECIA
FILIPINAS	TAILANDIA
FINLANDIA	TÚNEZ
FRANCIA	TURQUÍA
GABÓN	UCRANIA
GHANA	VENEZUELA
GRECIA	
GUATEMALA	
INDONESIA	

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

así como el siguiente observador:

JAPÓN

1.3 También asistieron al periodo de sesiones representantes de las Naciones Unidas y de los siguientes organismos especializados:

ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS
(ACNUR)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

y un observador de la siguiente organización intergubernamental:

COMISIÓN EUROPEA (CE)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
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 DEL TRANSPORTE
DE CARGA (ICHCA)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS
(OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES
DE BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y tras, mencionar la lamentable pérdida en el Atlántico Norte a finales de diciembre de 2001, del granelero **Christopher** con toda su tripulación a bordo recomendó que el informe sobre la investigación que ya está realizando la Administración de abanderamiento pertinente, se presente a la Organización lo antes posible, a fin de que se tengan en cuenta sus conclusiones y recomendaciones en la amplia labor que el CSM está llevando a cabo con respecto a la seguridad de los graneleros.

En relación con el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea, celebrado en noviembre de 2001, el Secretario General subrayó la adopción unánime de la resolución A.924(22) titulada "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques", propuesta a raíz de los ataques terroristas perpetrados en Nueva York y Washington el 11 de septiembre de 2001.

El Secretario General explicó que el aspecto principal de esa resolución era la petición formulada al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación, para que, bajo la dirección del Consejo examinen con carácter prioritario la necesidad de actualizar los instrumentos pertinentes de la OMI a fin de adoptar, si procede, nuevas medidas de seguridad destinadas a reforzar la seguridad de los buques y de acuerdo con las conclusiones del examen y adoptar con prontitud las medidas necesarias. En su debido momento, el Secretario General presentará a la vigésima tercera Asamblea, por conducto del Consejo, un informe sobre los resultados de la labor de los tres Comités durante el actual bienio, tanto para su información como para que tome las medidas que estime necesarias.

La resolución también prevé la prestación de asistencia técnica a los Gobiernos para que evalúen, establezcan o mejoren la infraestructura y las medidas destinadas a reforzar la seguridad y la protección de las zonas portuarias a fin de prevenir y reprimir los actos terroristas contra los puertos y el personal que trabaja en ellos, así como contra los buques en zonas portuarias, los pasajeros y las tripulaciones.

El Secretario General también informó al Comité de la decisión tomada por la Asamblea de convocar, en febrero de 2002, una reunión del Grupo de trabajo interperiodos, para que prepare recomendaciones sobre las medidas de seguimiento que el CSM 75, el Comité Jurídico y el Comité de Facilitación deberían tomar en sus ámbitos de competencia, a fin de que las medidas previstas en la resolución se adopten sin demora.

La Asamblea había reconocido que, dado que el Comité se reuniría antes de que lo hiciera el Grupo de trabajo interperiodos, estaría en condiciones de decidir qué aportaciones podría hacer al Grupo de trabajo. El Secretario General subrayó que los conocimientos especializados del Grupo de trabajo SPI, podrían ser de especial utilidad en esa labor.

A continuación el Secretario General se refirió a la decisión de la vigésima segunda Asamblea de adoptar la resolución A.920(22) titulada "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar", propuesta por él mismo a través del Consejo, con el propósito de abordar las cuestiones puestas de relieve a consecuencia de los salvamentos de personas en el mar y/o la situación de los solicitantes de asilo, los refugiados y los polizones, que en algunos casos habían puesto a prueba la adecuación de la legislación pertinente de la OMI y el grado de preparación de la comunidad marítima para hacer frente eficazmente a tales problemas. El Secretario General manifestó que, a menos que las cuestiones puestas de relieve en el proceso y los sucesos notificados se consideren en todos sus aspectos y se tomen las medidas correspondientes al nivel adecuado, dichos sucesos podrían tener un efecto negativo en la integridad del sistema de búsqueda y salvamento y en los sistemas conexos que la Organización ha implantado mundialmente para auxiliar a quienes se encuentren en peligro en el mar.

Puesto que existen indicios de que tales sucesos pueden seguir produciéndose en el futuro, o que incluso podrían aumentar, el Secretario General estimó que deberían adoptarse de inmediato medidas destinadas a mejorar el grado de preparación de la comunidad marítima para responder de manera coordinada a las situaciones de emergencia ocasionadas por ese tipo de incidentes.

El Secretario General explicó que el propósito principal de la resolución A.920(22) es pedir al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación que, bajo la dirección del Consejo, examinen, con carácter prioritario, todos los instrumentos pertinentes de la OMI pertenecientes sus respectivos ámbitos de competencia, a fin de determinar las omisiones, contradicciones, ambigüedades, imprecisiones u otras deficiencias existentes, y que, a la luz de tal revisión, adopten las medidas que se especifican en el párrafo 1 de la parte dispositiva de dicha resolución. El resultado de esa labor se comunicará, por conducto del Consejo, a la vigésima tercera Asamblea en un informe sobre la marcha de las actividades, que presentará el Secretario General, a efectos informativos y para que se tomen las decisiones que se estimen oportunas.

Otra iniciativa del Secretario General en cuanto a las personas rescatadas en el mar, ha sido plantear ante varios organismos especializados de las Naciones Unidas la necesidad de adoptar un enfoque coordinado de todos los aspectos en el marco interinstitucional de las Naciones Unidas. Además de proponer un examen de la legislación pertinente adoptada por los organismos y programas interesados de las Naciones Unidas, el Secretario General propuso el establecimiento de un mecanismo de coordinación (posiblemente en forma de panel coordinador interorganismos, que intervendría cuando las circunstancias lo requieran) para garantizar que, en cualquier emergencia futura, la respuesta de las Naciones Unidas se coordine de manera eficaz y coherente. Tras la positiva respuesta a su nueva iniciativa, se adoptaron medidas para poner en práctica el plan, y el Secretario General tiene la intención de informar oportunamente sobre las novedades a los órganos competentes de la OMI.

En el contexto de la resolución A.920(22), el Secretario General subrayó que la cuestión del polizonaje continuaba ocupando un lugar importante en el orden del día del Comité y que constituye una pesada carga para los buques, la tripulación y el sector del transporte marítimo en su conjunto. En el presente periodo de sesiones, se esperaba que el Comité examinaría, proyectos de enmienda al Anexo del Convenio de Facilitación para incluir en él elementos fundamentales destinados a resolver los problemas relacionados con los polizones, a fin de adoptarlos. El Secretario General opinaba que la adopción de dichas enmiendas, cuya entrada en vigor está prevista para principios de 2003, supondría un importante paso adelante.

El Secretario General señaló que la utilización de mensajes mediante intercambio electrónico de datos para el despacho de buques y de carga constituía otro punto importante del orden del día del Comité y que se había constituido un grupo de trabajo por correspondencia encargado de mantener informado al Comité de los avances referentes al comercio electrónico en el ámbito del tráfico marítimo y de servir de punto de convergencia para el progreso que se realice a fin de alcanzar el objetivo previsto, es decir, el despacho de buques y de carga por medios electrónicos exclusivamente.

En cuanto a la armonización de los certificados de los buques, el Secretario General esperaba que, teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo especial de trabajo por correspondencia, del Comité, éste decidiría cómo proseguir el asunto, basándose en las observaciones formuladas por el CSM, el CPMM y las organizaciones internacionales pertinentes.

El Secretario General recordó que en el FAL 28, el Comité había examinado cuestiones relacionadas con el Convenio de Facilitación desde un punto de vista general a fin de modernizarlo y actualizarlo de acuerdo con las presentes necesidades del sector naviero y también había examinado la manera de racionalizar la labor del Comité en su conjunto. A fin de avanzar en el trabajo, se había pedido al presidente del Comité que, en consulta con los Gobiernos interesados y con la Secretaría, realizara una revisión estratégica de la labor del Comité, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y de otra índole en la esfera del tráfico marítimo internacional, y que efectuara recomendaciones sobre las medidas que puedan tomarse para armonizar el Convenio de Facilitación y la labor del Comité con las necesidades del sector. El Secretario General confiaba en que el informe del presidente, una vez ultimado, refrendado e implantado, permitirá al Comité adoptar las conclusiones adecuadas en todas las esferas relacionadas con la facilitación, llegada, permanencia y salida de puerto de los buques, la carga y los pasajeros.

En relación con las demás actividades de facilitación, mencionó los resultados del seminario subregional sobre facilitación, celebrado en el lapso interperiodos en la Federación de Rusia, al que asistieron los 10 países seleccionados de la CEI/Europa del Este, con financiación del Fondo de Cooperación Técnica. Dado que dichos seminarios tenían como objetivo principal resolver las diferencias con las normas del Convenio que aún existen en los países y las regiones en cuestión, se esperaba que esas actividades llevarían finalmente a una implantación efectiva y uniforme del Convenio de Facilitación en su conjunto.

Por lo que al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto se refiere, el Secretario General subrayó que además de cualquier otra tarea que el Comité le pueda asignar en el contexto de la resolución A.924(22), el Grupo continuará elaborando un manual sobre embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales y examinando la disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores. En el orden del día del Grupo de trabajo SPI figura la elaboración de Directrices para la formación del personal marítimo portuario, así como la actualización de la lista de publicaciones existentes que guardan relación con temas y cuestiones propios de la interfaz buque-puerto.

Tras informar al Comité de que sólo se habían recibido 58 aceptaciones de las enmiendas del Convenio constitutivo de la OMI, destinadas a institucionalizar el Comité de Facilitación, de las 107 que se requieren, el Secretario General observó que la situación no era alentadora ni satisfactoria 11 años después de la adopción de las enmiendas, por lo que invitaba a los Gobiernos Miembros que aún no las habían aceptado a que lo hicieran, a fin de que pudieran entrar en vigor lo antes posible.

El Secretario General concluyó manifestando su confianza en que el Comité continuará realizando una importante contribución a la facilitación del tráfico marítimo internacional, a la que los Gobiernos, el sector, la gente de mar y los pasajeros otorgan cada vez mayor importancia.

1.5 En respuesta a las observaciones del Secretario General, el presidente señaló que en el transcurso de las deliberaciones del Comité se tendrían muy en cuenta su asesoramiento y peticiones.

1.6 La delegación del Brasil informó al Comité acerca de las últimas investigaciones y del procedimiento en curso sobre el desafortunado suceso que tuvo lugar el 6 de diciembre de 2001 en ese país, y que culminó con la muerte del conocido navegante neozelandés Sir Peter Blake, y presentó a su familia y a sus compatriotas su más sentido pésame, en nombre del Gobierno del Brasil. Dicha delegación informó asimismo de que los criminales fueron aprehendidos en 24 horas, debido a la acción inmediata de la policía, una vez informada, y puso de relieve que el incidente había ocurrido en un momento en que las estadísticas sobre ese tipo de sucesos mostraban un fuerte descenso debido a las medidas adoptadas en el Brasil desde 1997. La delegación subrayó también que el suceso ni era ni podía clasificarse como piratería o robo a mano armada en el mar, sino como robo en puerto, por lo que quedaba bajo jurisdicción de la legislación nacional. La delegación aclaró la postura del Brasil, según la cual, los crímenes de carácter internacional, tales como la piratería y el robo a mano armada en el mar, pertenecen al ámbito de competencia de la OMI; sin embargo, los que corresponden al ámbito de la legislación nacional, como en este caso, no deben clasificarse ni figurar en estadísticas junto con los anteriores.

Verificación de poderes

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

Aprobación del orden del día

1.8 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 relativas a su labor adoptadas en:

- .1 los periodos de sesiones 85° y 86° del Consejo (FAL 29/2);
- .2 los periodos de sesiones 73° y 74° del Comité de Seguridad Marítima (FAL 29/2);
- .3 el 46° periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (FAL 29/2);
- .4 el 47° periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (FAL 29/2);
- .5 el 6° periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (FAL 29/2); y
- .6 el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea (FAL 29/2/1).

2.2 En las secciones pertinentes del presente informe se da cuenta de las medidas adoptadas por el Comité respecto de las decisiones antedichas.

Aprobación del informe del FAL 28

2.3 El Comité tomó nota (FAL 28/2, párrafos 2 y 3 y FAL 28/2/1, párrafo 14) de que el Consejo y la Asamblea habían aprobado en sus periodos de sesiones 85° y 22°, respectivamente, el informe del Comité correspondiente a su 28° periodo de sesiones.

Relaciones con las Naciones Unidas y sus organismos especializados

2.4 El Comité (FAL 29/2, párrafo 4) observó que en su 85° periodo de sesiones, el Consejo había tomado nota del informe acerca de las decisiones de la Asamblea General facilitado por el Secretario General, y de la declaración hecha por el representante de las Naciones Unidas, así como de la petición de poner la resolución 55/7 de la Asamblea General sobre los océanos y el derecho del mar en conocimiento de los Comités y los subcomités de la OMI, según procediese, a la mayor brevedad.

Examen de la estructura de los subcomités

2.5 El Comité (FAL 29/2/1, párrafo 13) tomó nota de que la vigésima segunda Asamblea había refrendado el plan de acción acordado por el CSM y el CPMM, y aprobado por el Consejo, y asimismo del mandato revisado para el examen de la estructura de los subcomités y el proyecto del plan de trabajo para la revisión de la estructura de los subcomités, que figuran en los anexos 1 y 2, respectivamente, del documento A 22/9/1 - A 22/11/1.

Formulación de políticas en la OMI: Establecimiento de las políticas y objetivos de la Organización

2.6 Se señaló a la atención del Comité (FAL 29/WP.1) la resolución A.909(22) titulada "Formulación de políticas en la OMI: Establecimiento de las políticas y objetivos de la Organización".

Armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI

2.7 El Comité (FAL 29/2/1, párrafo 15) tomó nota de que la Asamblea había adoptado la resolución A.911(22) titulada "Armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI".

Medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar

2.8 El Comité tomó nota de que la Asamblea había adoptado la resolución A.920(22) titulada "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar" (FAL 29/2/1, anexo 1), y, en particular, del párrafo 1 de la parte dispositiva de dicha resolución, en el que se pide al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación que, bajo la dirección del Consejo, examinen, con carácter prioritario, los convenios internacionales mencionados en la resolución (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado; Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, enmendado; Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado y Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989) y cualquier otro instrumento de la OMI perteneciente a sus ámbitos de competencia, a efectos de determinar las insuficiencias, contradicciones, ambigüedades, imprecisiones u otras deficiencias, y que, a la luz de tal revisión, adopten las medidas adecuadas de modo que:

- los supervivientes de siniestros reciban auxilio, independientemente de su nacionalidad o situación jurídica, o de las circunstancias en que hayan sido encontrados,
- los buques que hayan rescatado a personas en peligro en el mar puedan transportar a los supervivientes a un lugar seguro, y
- los supervivientes, independientemente de su nacionalidad o situación jurídica, incluidos los migrantes indocumentados, los solicitantes de asilo, los refugiados y los polizones, sean tratados, mientras se encuentran a bordo, según lo prescrito en los instrumentos pertinentes de la OMI y con arreglo a los oportunos acuerdos internacionales y a las tradiciones marítimas humanitarias.

2.9 El Comité tomó nota asimismo de que con arreglo al párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución se había pedido al Secretario General que presentara un informe al vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea, sobre los avances realizados hasta ese momento.

2.10 Al considerar la cuestión desde su propia perspectiva, el Comité reconoció que sería preciso examinar los siguientes instrumentos de la OMI a fin de abordar las peticiones de la Asamblea:

- .1 el Convenio de Facilitación, en particular el capítulo 6 (Disposiciones diversas), C. (Ayuda de emergencia), Normas 6.8 a 6.10;
- .2 la resolución A.773(18) titulada "Mejora de la seguridad de la vida humana en el mar mediante la prevención y supresión de las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico marítimo de indocumentados";
- .3 la resolución A.871(20) titulada "Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje"; y
- .4 la resolución A.867(20) titulada "Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar".

2.11 El Comité acordó:

- .1 examinar el Convenio de Facilitación, en especial las normas 6.8 a 6.10 y (en la revisión general del Convenio), las disposiciones relacionadas con los migrantes indocumentados, en relación con el punto 7 del orden del día (véanse los párrafos 7.39 a 7.46); y
- .2 examinar, bajo el punto 9 del orden del día (polizones), (véanse los párrafos 9.1 y 9.2), la necesidad de enmendar las otras tres resoluciones anteriormente mencionadas.

Medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques

2.12 El Comité tomó nota de que la Asamblea había adoptado la resolución A.924(22), titulada "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques"

(FAL 29/2/1, anexo 2), y en particular del último párrafo del preámbulo y del párrafo 1 de la parte dispositiva de la resolución, en los que:

- se reconoce la necesidad de que la Organización estudie, a fin de revisarlas, las medidas de carácter técnico y jurídico existentes, y examine otras nuevas, que tengan como finalidad prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y mejorar la seguridad tanto a bordo como en tierra con el objetivo de reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal de los puertos, tanto a bordo de los buques como en las zonas portuarias, así como para los buques y su carga, y
- se pide al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación que, bajo la dirección del Consejo, procedan a examinar con carácter prioritario la necesidad de actualizar los instrumentos a los que se hace referencia en los párrafos introductorios, así como cualquier otro instrumento de la OMI al respecto que sea de su incumbencia, y que adopten nuevas medidas de seguridad, así como que, a la luz de las conclusiones de ese examen, adopten con prontitud las medidas necesarias.

2.13 El Comité (FAL 29/2/1, párrafos 7 a 11) tomó nota asimismo de que la Asamblea había:

- .1 decidido que, a fin de que se adopten prontas medidas en respuesta a las peticiones formuladas en la resolución, deberá constituirse un grupo de trabajo del CSM, sobre protección marítima, para que se reúna del 11 al 15 de febrero de 2002, con objeto de:
 - .1 iniciar la labor sobre la revisión requerida en el párrafo dispositivo 1 de la resolución;
 - .2 preparar una lista de asuntos que se debatirán con mayor detalle, y que, según su índole, se remitirán posteriormente al CSM y, si procede, a los Comités Jurídico y de Facilitación para que se elaboren más a fondo;
 - .3 examinar las propuestas y la información sobre cuestiones de protección marítima presentadas por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales pertinentes;
 - .4 preparar un plan de trabajo y un calendario para las tareas que se emprendan al respecto; y
 - .5 presentar un informe al CSM en su 75º periodo de sesiones;
- .2 reconocido que, puesto que el Comité de Facilitación celebrará su 29º periodo de sesiones antes de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo, estará en condiciones de decidir qué contribución desea hacer a la labor de dicho Grupo;
- .3 decidido también que los resultados de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo se remitan al CSM 75 para que un grupo especial de trabajo les dé seguimiento, así como a los Comités Jurídico y de Facilitación para que adopten las medidas que estimen oportunas; y

- .4 pedido al Secretario General que, en su vigésimo tercer periodo de sesiones le presentara un informe sobre los avances realizados hasta esa fecha.

2.14 La delegación de los Estados Unidos manifestó el sincero agradecimiento de su país por las palabras de condolencia y de apoyo que había recibido de numerosas delegaciones desde la tragedia del 11 de septiembre de 2001 y por la prontitud con que la Asamblea adoptó medidas en su vigésimo segundo periodo de sesiones. Dicha delegación estimó asimismo que, tal como se había puesto de manifiesto en los debates celebrados en la vigésima segunda Asamblea, el Comité debería aunar esfuerzos para mejorar la protección marítima y, a tal fin, antes de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre protección marítima, que se celebrará en febrero de 2002, y que debería considerarse como el principal foro de debate sobre ese tema, se le presentaba una oportunidad única para examinar a fondo su contribución a dicha labor. La delegación de los Estados Unidos recomendó que el Comité encargase al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI) el examen de las cuestiones relacionadas con la protección marítima, a fin de que los miembros clave de dicho Grupo continúen el trabajo en la reunión interperiodos del Grupo en febrero de 2002.

2.15 El Comité, si bien deseaba tratar la cuestión con rapidez y eficacia, era consciente de que muchos Gobiernos Miembros aún estaban formulando su postura sobre los puntos específicos que habrá de abordar en febrero el Grupo de trabajo interperiodos del CSM. El Comité reconoció asimismo que convendría que dicho Grupo examinara en primer lugar la cuestión y formulara recomendaciones específicas para los Comités pertinentes. En ese sentido, el Comité decidió que debería efectuarse un examen preliminar de las dos circulares MSC (MSC/Circ.443 y MSC/Circ.754) mencionadas en la resolución A.924(22) con objeto de determinar las insuficiencias y los aspectos en que pueden introducirse mejoras, y que el resultado de dicho examen se someta a la consideración del Grupo de trabajo interperiodos.

2.16 Tras la intervención de varias delegaciones, el Comité admitió que la facilitación y la mejora de la protección eran cuestiones complementarias, que no deberían considerarse excluyentes. La mejora en la protección podría dar lugar a una mayor rapidez y eficacia en el despacho de buques, tripulaciones, pasajeros y carga. A fin de asegurarse de que este aspecto se tiene debidamente en cuenta, el Comité recomendó examinar las prescripciones existentes sobre documentación de la gente de mar y el despacho de buques y, en los casos necesarios, introducir mejoras relativas a la protección antes de adoptar medidas para elaborar prescripciones nuevas y/o adicionales sobre documentación.

2.17 El Comité decidió que correspondía al Grupo de trabajo SPI efectuar el examen de las circulares MSC dada su amplia experiencia tanto en el sector portuario como en el del transporte marítimo y encargó a dicho Grupo que, con carácter de urgencia y además de las instrucciones impartidas en relación con el punto 12 del orden del día (interfaz buque-puerto), como parte de la contribución del Comité a la labor del Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima, tenga a bien:

- .1 examinar las circulares MSC/Circ.443 (Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques) y MSC/Circ.754 (Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado), a las que se hace mención en la resolución A.924(22), desde la perspectiva SPI, e identificar los aspectos que precisan una actualización/ampliación, por ejemplo:
 - .1 la necesidad de disponer de planes de protección en los buques, instalaciones portuarias y terminales mar adentro; y

- .2 la necesidad de garantizar una cadena segura de custodia de los contenedores, desde el puerto de origen al de destino;
- .2 la identificación de insuficiencias, y la necesidad de elaborar nuevos instrumentos, particularmente en relación con los puertos/terminales mar adentro y la protección de los buques;
- .3 la elaboración de una lista de temas que deberán examinarse con más detenimiento, entre ellos la propuesta del plan de trabajo; y
- .4 la presentación de un informe al Comité, el jueves.

2.18 El informe del Grupo de trabajo SPI sobre este tema, se examinó bajo el punto 12 del orden del día (véanse los párrafos 12.5 a 12.29).

3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Estado jurídico del Convenio

3.1 El Comité (FAL 29/3) tomó nota de que, desde su 28º periodo de sesiones, Bangladesh y Dominica se habían adherido al Convenio, el 21 de septiembre de 2000 y el 31 de agosto de 2001, respectivamente; la República de Corea y Rumania lo habían aceptado el 6 de marzo y el 25 de abril de 2001, respectivamente; y el Líbano lo había ratificado el 17 de julio de 2001, con lo cual el número total de Gobiernos Contratantes se elevaba a 89.

3.2 Al manifestar su agradecimiento a los Gobiernos de Bangladesh, Dominica, la República de Corea, Rumania y el Líbano, el Comité instó a los Gobiernos Miembros que aún no hubieran 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 ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO

4.1 El Comité recordó que, en su 28º periodo de sesiones, había aprobado el proyecto de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación (FAL 29/4 y Circular N° 2341) relativas al impreso FAL 7 (Manifiesto de mercancías peligrosas) y a los polizones, a fin de adoptarlo en el periodo de sesiones actual de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII del Convenio.

4.2 Al examinar el proyecto de enmiendas (FAL 29/4, anexo) el Comité decidió suprimir los corchetes que encerraban el "nombre del capitán" y el "número de viaje" y sustituir éste último por "referencia del viaje" en el párrafo 2.7ter. Se pidió a la Secretaría que distribuyera el manifiesto de mercancías peligrosas como circular FAL.

4.3 Después de haber examinado, en general, la propuesta de enmiendas al anexo del Convenio de facilitación, el Comité volvió a convocar al Grupo de trabajo sobre enmiendas y le pidió que tuviera a bien:

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

4.4 Posteriormente, el 10 de enero de 2002, y tras haber examinado el proyecto de enmiendas (FAL 29/WP.3, anexo 1), el Comité adoptó mediante la resolución FAL.7(29), 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, enmendado. El texto de la resolución FAL.7(29), junto con el texto de las enmiendas adoptadas adjuntas al mismo, figura en el anexo 2.

4.5 El Comité autorizó a la Secretaría a que, cuando preparase los textos auténticos y certificados de las enmiendas en los idiomas oficiales, efectuara las correcciones que se consideraran necesarias, además de las identificadas por el Grupo y registrados por la Secretaría, a fin de garantizar que las enmiendas introducidas se ajustan a las normas y procedimientos establecidos y para asegurarse de que el texto oficial concuerda en las versiones de todos los idiomas y tiene en cuenta los cambios relacionados con el Código IMDG.

4.6 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 mayo de 2003, a menos que con anterioridad al 1 de febrero de 2003 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes del Convenio hubiesen notificado por escrito al Secretario General que no aceptaban las mencionadas enmiendas.

4.7 Algunas delegaciones indicaron que, puesto que no habían realizado consultas con sus Administraciones nacionales y previendo la posibilidad de conflictos con las legislaciones nacionales o regionales, deberían registrar algunas reservas por el momento.

4.8 La delegación de China formuló reservas en cuanto a las normas que figuran en los párrafos de nueva numeración 4.1, 4.9.3 y 4.12.2. La delegación de Canadá formuló reservas en cuanto a las normas que figuran en los párrafos de nueva numeración 4.2, 4.6.1, 4.15.3 y 4.15.4 y en cuanto a las prácticas recomendadas correspondientes a los párrafos 4.14.1, 4.14.3, 4.15.1 y 4.15.2. La delegación de Grecia formuló reservas en cuanto a la norma que figura en el párrafo de nueva numeración 4.14.3. La delegación de Italia formuló reservas en cuanto a las normas que figuran en los párrafos de nueva numeración 4.3.1.1, 4.9, 4.9.1, 4.9.2, 4.9.3, 4.10, 4.11, 4.11.1, 4.11.2, 4.15.3 y en cuanto a las prácticas recomendadas correspondientes a los párrafos 4.14.1 y 4.14.2. La delegación de Portugal formuló las mismas reservas que la delegación italiana además de otra reserva relativa a la norma que figura en el párrafo de nueva numeración 5.4.2.

4.9 El presidente, al felicitar al Comité por la adopción de las enmiendas subrayó la valiosa contribución que esa importante serie de enmiendas representaría para los Gobiernos Contratantes en sus esfuerzos por resolver el problema del polizonaje y la facilitación del tráfico marítimo internacional.

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

5.1 En su anterior periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafo 5.6), el Comité elaboró un Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15) además, de una estrategia para fomentar la utilización de medios electrónicos para el intercambio de información con objeto de armonizar y simplificar los procedimientos pertinentes (FAL 28/19, anexo 2). Se constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia para poner al día al Comité acerca de las novedades relativas al comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo y servir de punto de

convergencia de los avances que sea preciso realizar para lograr el objetivo del despacho totalmente electrónico de los buques y la carga.

Despacho de aduanas para la salida de puerto de los buques

5.2 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafo 5.8) había examinado la propuesta de Australia (FAL 28/7/2), había considerado que debería examinarse el actual procedimiento de despacho para la salida de los buques y había recomendado la utilización de medios electrónicos para ese trámite cuando fuera aplicable. En segundo lugar, para simplificar los procedimientos de llegada y cuando un país requiera el despacho de salida de los buques del puerto de escala anterior, tal práctica debería examinarse para ver si es posible eliminarla. Australia también informó al Comité de su propósito de presentar en el actual periodo de sesiones un documento informativo señalando la necesidad de que el sector marítimo adopte procedimientos electrónicos de notificación y despacho que incorporen los requisitos de todas las autoridades públicas.

5.3 Australia (FAL 29/5), estimando que la presentación de todos los documentos necesarios para el despacho de aduana que permita al buque salir del puerto, mediante mensajes electrónicos, facilitaría en gran medida el tráfico marítimo, propuso que se considerara la adopción de una práctica recomendada a tal fin en el Convenio de Facilitación (FAL 29/5, párrafo 17); y además, presentó información (FAL 29/INF.2) sobre el servicio de notificación y despacho totalmente electrónico (TERC, en sus siglas en inglés) para los buques y su carga elaborado por el Servicio australiano de aduanas.

5.4 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, con la propuesta de Australia y remitió el documento FAL 29/5 al Grupo de trabajo sobre el intercambio electrónico de datos (IED) que se iba a constituir a fin de que estudiara detenidamente la mejor manera de proceder sobre el particular.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

5.5 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 29/5/1), en el que se le invitaba a que examinara: la necesidad de enmendar el Convenio de Facilitación teniendo en cuenta los cambios que experimentan los procesos como resultado de la aplicación de soluciones de comercio electrónico (párrafos 5, 6, 7 y 8); la posible recomendación a los Gobiernos de que publiquen direcciones de correo electrónico para documentos en soporte electrónico (párrafo 14); la participación directa del Comité de Facilitación de la OMI cuando se considere introducir algún cambio en la información normalizada y los mensajes relativos a la información sobre mercancías peligrosas transportadas por vía marítima (párrafo 16).

5.6 Tras mostrarse de acuerdo, en principio, con las propuestas presentadas por el Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité remitió la cuestión al Grupo de trabajo sobre IED que se iba a establecer para que éste realizara un examen pormenorizado.

Uso de normas internacionales en el proceso de intercambio de datos marítimos

5.7 El Comité tomó nota de la información suministrada por los Estados Unidos (FAL 29/INF.4) sobre el progreso realizado en la elaboración de las normas de la ISO ISO/NP 16917, Normas de transferencia de datos para el transporte marítimo e intermodal, e ISO 13250, Mapas de localización.

Constitución del Grupo de trabajo sobre IED

5.8 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre IED encargado de:

- .1 examinar atentamente las propuestas que figuran en los documentos FAL 29/5 y FAL 29/5/1, teniendo en cuenta los documentos FAL 29/INF.2 y FAL 29/INF.4, así como las observaciones formuladas en el Pleno, y recomendar el mejor método para abordar el tema en cuestión;
- .2 examinar las recomendaciones relacionadas con el IED que se recogen en los párrafos 28.4 a 28.6 del documento FAL 29/7 y recomendar la mejor manera de proceder sobre el particular;
- .3 preparar un mandato para un Grupo de trabajo por correspondencia, si se decide emprender alguna tarea en el lapso interperiodos; y
- .4 presentar un informe al Pleno el jueves.

5.9 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 29/WP.5), el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Posibilidades del comercio electrónico para el despacho de buques

5.10 El Comité consideró que la aplicación del comercio electrónico se ve obstaculizada por los siguientes factores:

- .1 la falta de la correspondiente legislación nacional;
- .2 los gastos que representa;
- .3 el hecho de que las autoridades gubernamentales competentes no comparten debidamente la información;
- .4 el elevado número de partes interesadas;
- .5 la falta de ejemplos con respecto al uso;
- .6 las presiones de índole comercial; y
- .7 el compromiso gubernamental a este respecto.

Mayor conocimiento sobre el tema

5.11 El Comité concluyó que una forma de prestar ayuda a los Gobiernos en sus deliberaciones sobre métodos y plazos para poner en marcha soluciones que permitan la tramitación electrónica de datos sería intercambiar información acerca de las soluciones aplicadas.

5.12 Por lo tanto, el Comité recomendó que los Gobiernos consideraran la posibilidad de facilitarle información sobre los proyectos y soluciones relativos a la tramitación electrónica de la información que deben presentar los buques que hacen escala en sus puertos. Eso incluye el uso de declaraciones electrónicas sobre la carga, tal como se menciona en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.2/Circ.15), o con arreglo a las

recomendaciones de los G7, el uso de manifiestos electrónicos de mercancías peligrosas u otros proyectos IED o de información electrónica, tales como la información sobre la tripulación o los pasajeros de los buques o las notificaciones anteriores a la llegada. Si se comparten los resultados de tales iniciativas y proyectos, los Gobiernos Miembros contribuirán a una mayor toma de conciencia sobre el tema y a un mayor entendimiento sobre el modo de facilitar la gestión de la información, por esos medios, además de lograr una mayor seguridad al adelantar la información, facilitando y haciendo más rentable el análisis de los riesgos y los controles necesarios.

Direcciones electrónicas

5.13 El Comité concluyó que la publicación de las direcciones electrónicas de las autoridades gubernamentales competentes de un puerto o país sería ventajosa a la hora de facilitar el intercambio electrónico de información que deben suministrar, por ejemplo, los capitanes de los buques que hacen escala en los puertos de esos países. Entre otros ejemplos para fines de seguridad, cabe mencionar la facilitación de las listas de tripulación y pasajeros antes de que el buque llegue al puerto.

5.14 En un principio, los propios Gobiernos Miembros podrían facilitar sus direcciones electrónicas a la Secretaría de la OMI a fin de que la difusión de información quede garantizada. Se pidió a los Gobiernos Miembros que indicaran únicamente la dirección electrónica de las autoridades gubernamentales pertinentes y no la de funcionarios particulares, y que especificaran el formato de los datos, vg. un fichero protegido (PDF), soluciones basadas en la red, requisitos de IED de conformidad con el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, y otros detalles necesarios para la tramitación de la información en condiciones de seguridad.

Intercambio recíproco de información

5.15 El Comité consideró que era fundamental, por razones de seguridad y medioambientales, que las autoridades públicas establecieran un intercambio mutuo de información, sobre mercancías peligrosas y/o sustancias potencialmente peligrosas.

Prácticas recomendadas

5.16 El Comité refrendó la práctica recomendada de que siempre que sea posible, "las autoridades públicas garantizarán que la información electrónica sobre mercancías peligrosas y/o sustancias potencialmente peligrosas que se transporten como carga a bordo de los buques y de la que se disponga en el puerto de salida se comunique a las autoridades de los países o puertos que requieran tal información. Se hace notar que esta información debería comunicarse de conformidad con las normas internacionales indicadas en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico. Se recomienda vivamente aplicar, para tal fin, la versión Protect 1.0 de UN-EDIFACT IFTDGN para garantizar la compatibilidad así como la armonización de enfoques".

Recomendaciones relativas al comercio electrónico

5.17 Con respecto a la identificación de las tecnologías existentes y la elaboración y demostración de modelos operacionales para las autoridades públicas y otros interesados (FAL 29/7, párrafo 28.4), el Comité tomó nota con agradecimiento de que Polonia se había ofrecido a demostrar las posibilidades de los documentos basados en la red al FAL 30.

5.18 En relación con la imperiosa necesidad de que los "conceptos y la información previa a la llegada de los buques" procedan de un único canal a fin de que toda la información proporcionada para o por un buque que esté de paso en un puerto, incluida la requerida por las autoridades públicas, se examine a través de un único punto de entrada (FAL 29/7, párrafo 28.5), el Comité acordó que un grupo de trabajo por correspondencia estudiara este concepto en el lapso interperiodos y facilitara aclaraciones y definiciones basadas en la experiencia adquirida al respecto, y rindiera informe al FAL 30.

5.19 En cuanto al modo más apropiado de facilitar el proceso de despacho del buque, su carga, pasaje y tripulación, utilizando las soluciones que ofrece la tecnología de la información (por ejemplo, la firma electrónica) (FAL 29/7, párrafo 28.6), el Comité acordó que un grupo de trabajo por correspondencia estudiara este concepto en el lapso interperiodos y rindiera informe al FAL 30.

Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre cuestiones relativas al comercio electrónico

5.20 El Comité aprobó el mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre cuestiones relativas al comercio electrónico*, que figura en el anexo 3.

5.21 El Comité decidió asimismo que el título del punto del orden del día "Mensajes mediante intercambio electrónico de datos para el despacho de buques" se sustituyera por el de "Posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo".

6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

6.1 En su 27º periodo de sesiones (FAL 27/19, párrafo 6.4), el Comité revisó las Directrices sobre organización y método de trabajo, que se distribuyeron posteriormente mediante la circular FAL.3/Circ.179.

6.2 El Comité, tras observar que no se había recibido documento alguno en relación con este punto del orden del día, instó a los Gobiernos y organizaciones internacionales a que aplicasen las Directrices de un modo apropiado y las pusieran en conocimiento de sus representantes en las reuniones de la OMI, recomendándoles que se adhiriesen a ellas. Asimismo, se pidió a la Secretaría que observara estrictamente las Directrices.

* Coordinador del Grupo de trabajo sobre cuestiones relativas al comercio electrónico:

Sr. A.A. de Lijster
Asesor superior
Royal Association of the Netherlands' Shipowners (RANS)
P&O Nedlloyd B.V.
Apartado de correos 240
3000 DH Rotterdam
Países Bajos

Teléfono: 3110 4006947
Facsimil: 3110 4006187
Correo electrónico: Lijster@tip.nl

7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO

REVISIÓN ESTRATÉGICA DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN Y DE LA LABOR DEL COMITÉ

7.1 En su 28º periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafo 7.5), el Comité pidió a su presidente que, en consulta con los Gobiernos interesados y la Secretaría, realizara una revisión estratégica del Convenio de Facilitación y de su propia labor, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y de otro tipo en la esfera del tráfico marítimo internacional, y que formulara recomendaciones sobre cualquier medida que deba tomarse para actualizar el Convenio de Facilitación y la labor del Comité. Tras haber pedido que el examen incluyese recomendaciones sobre el modo en que el Comité podría hacer frente a los desafíos que se le planteen en el futuro en su esfera de competencia, el Comité invitó a todos los interesados a contribuir a dicho examen.

7.2 En respuesta a la petición formulada por el Comité en su 28º periodo de sesiones, el presidente (FAL 29/7) preparó una revisión estratégica del Convenio de Facilitación y de la labor del Comité. A continuación se indican los temas del examen:

- .1 análisis general del Convenio de Facilitación;
- .2 relaciones entre el Convenio y la labor del Comité de Facilitación;
- .3 avances tecnológicos en la esfera de la facilitación del tráfico marítimo internacional;
- .4 Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI);
- .5 actividades de la Organización Mundial del Comercio relacionadas con la labor del Comité; y
- .6 método de trabajo del Comité de Facilitación

7.3 El Comité manifestó su agradecimiento al presidente por la excelente preparación del examen estratégico y, tras examinar las recomendaciones que figuran en el párrafo 28 del documento FAL 29/7, adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Análisis general del Convenio de Facilitación

7.4 Hasta la fecha (fin de diciembre de 2001), el Convenio de Facilitación ha sido aceptado por 89 Estados, lo que representa un aumento de 5 desde el FAL 28. Aunque el índice de aceptación del Convenio ha aumentado en años recientes, todavía es bajo comparado con el número total de Estados Miembros de la OMI (161 Estados) y el correspondiente índice de aceptación de otros convenios de la Organización (es decir, SOLAS, MARPOL, Convenio de Líneas de Carga, Convenio de Formación, etc.).

7.5 El Comité, tras convenir en que una mayor aceptación del Convenio de Facilitación ciertamente contribuiría a los esfuerzos y a la labor del Comité para la implantación universal de medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional, instó a los Gobiernos Miembros a que consideraran la posibilidad de aceptar el Convenio de Facilitación lo antes posible a fin de que pueda implantarse más ampliamente.

7.6 El Convenio de Facilitación constituye la base para simplificar, unificar y normalizar los trámites, documentos y formalidades de las autoridades públicas a la llegada, durante permanencia y a la salida de puerto de los buques, sus tripulaciones, pasaje, equipaje y carga. El Convenio tiene la facultad de facilitar y agilizar el tráfico marítimo internacional y de prevenir retrasos innecesarios de los buques y, por consiguiente, de ahorrar tiempo y reducir los costes conexos, si se implanta adecuada y ampliamente, tal como se ha reconocido.

7.7 El Convenio establece un sencillo procedimiento de excepción (artículo VIII) que los Gobiernos Contratantes (Partes) pueden aplicar con respecto a las normas y prácticas recomendadas que figuran en su anexo. Un número considerable de Partes en el Convenio ha destacado el hecho de que trata de cuestiones históricamente reguladas por normas locales e intereses sectoriales, firmemente establecidos, es decir, inmigración, aduanas y sanidad. La normalización y unificación de las prescripciones nacionales relativas a inmigración, aduanas y sanidad respecto de todos los tipos de transporte internacional, por carretera, ferrocarril, aire o mar, crean una mezcla compleja. A fin de alcanzar un equilibrio viable entre estos sectores y producir prescripciones armonizadas, es necesario que las Partes dispongan de cierta flexibilidad. Por consiguiente, la disposición de excepción del Convenio de Facilitación proporciona la flexibilidad adecuada a los Estados que desean aceptar e implantar las disposiciones del Convenio y, por tanto, debería conservarse aunque las organizaciones representantes del sector la consideren un importante impedimento para la consecución universal de los objetivos del Convenio.

7.8 No obstante la justificación del mantenimiento de la disposición de excepción, es evidente que varias de las excepciones presentadas hasta la fecha por las Partes quizás ya no son aplicables ni necesarias para ellas. Así pues, es preciso que las Partes revisen las excepciones registradas con respecto a determinadas disposiciones del anexo del Convenio, a fin de revocarlas o adoptar las medidas apropiadas para modificar sus prescripciones y procedimientos nacionales de modo que se ajusten a las normas y prácticas recomendadas del Convenio de Facilitación. A este respecto, el Comité tiene un importante papel que desempeñar.

7.9 El Comité convino en incorporar en su programa de trabajo un punto específico sobre el examen de las normas y prácticas recomendadas del anexo del Convenio de Facilitación respecto de las cuales los Gobiernos Contratantes hayan notificado excepciones, a fin de determinar si están obsoletas o si podrían enmendarse para que resulten más aceptables a nivel mundial, y establecer un mecanismo mediante el que se inste a las Partes a revisar las excepciones que hayan registrado, así como las demás medidas adoptadas para armonizar sus prescripciones y procedimientos nacionales con los del Convenio.

7.10 La delegación de los Países Bajos, con el apoyo de varias delegaciones, señaló que es necesario que el Comité considere la posibilidad de examinar el anexo del Convenio con objeto de identificar las normas esenciales del mismo que podrían excluirse de la disposición sobre excepción del artículo VIII.

7.11 El Comité sancionó, en principio, la propuesta de los Países Bajos y encargó al Grupo de trabajo sobre enmiendas que continuara elaborándola y propusiera un mecanismo para emprender la labor que se especifica en el párrafo 7.9 *supra*.

7.12 El Comité, tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 29/WP.3/Add.1), convino en que sería conveniente reducir el número de excepciones y, para ello, reconoció que, en primer lugar, era necesario recabar información actualizada de los Gobiernos Contratantes en cuanto a las excepciones a las normas y la implantación de las prácticas recomendadas del anexo del Convenio. Esto podría lograrse mediante el envío de un cuestionario a todos los Gobiernos

Contratantes solicitándoles que actualizaran sus excepciones e indicaran el estado de implantación de las prácticas recomendadas. Con dicha información, el Comité podría determinar la idoneidad de determinadas disposiciones. El Comité decidió examinar la elaboración de un cuestionario en su próximo periodo de sesiones.

7.13 El Comité pidió a la Secretaría que reuniera la información disponible sobre las excepciones a las normas y prácticas recomendadas para examinarla en su próximo periodo de sesiones.

7.14 El Comité convino en examinar las siguientes cuestiones:

- .1 los Gobiernos Contratantes deberían presentar razonamientos pormenorizados que justifiquen sus excepciones;
- .2 las excepciones deberían limitarse a diferencias reales y no a explicaciones o a servicios más amplios;
- .3 la introducción de un manual explicativo del Convenio; y
- .4 el artículo VIII podría contener una prescripción en la que se exija el examen periódico de las excepciones.

Interrelación entre el Convenio y la labor del Comité de Facilitación

7.15 El Convenio de Facilitación establece los temas en los que el Comité debe necesariamente centrar su atención. A este respecto, la interrelación entre el Convenio y la labor del Comité está claramente establecida. No obstante, recordando que uno de los objetivos de la OMI, como se indica en el artículo 1 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, es alentar "la eliminación de medidas discriminatorias y de restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional", se ve el ámbito mucho más amplio que pueden abarcar las deliberaciones del Comité en cuanto a otros aspectos de interés para los proveedores de servicios de transporte marítimo internacional. Además, teniendo presente el amplio mandato del Comité, recogido en las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI (que aún no han entrado en vigor), el Comité convino en que debería estar preparado para considerar propuestas del sector sobre cuestiones pertinentes y actuales que, a su juicio, entren en el ámbito de competencia del Comité. En este sentido, los puntos existentes del orden del día cubren adecuadamente los temas de los documentos que presenta el sector y, en caso de que alguna cuestión que no figure en el orden del día establecido suscite inquietud, pueden presentarse ponencias dentro del punto titulado "Otros asuntos" para hacer partícipe al Comité de dichas inquietudes.

7.16 En consecuencia, el Comité no vio la necesidad de modificar la práctica existente ni de introducir disposiciones especiales para dar cabida a dicho aspecto.

Avances tecnológicos en la esfera de la facilitación del tráfico marítimo internacional

7.17 Los avances tecnológicos han facilitado el intercambio, la gestión y la distribución de la información. No obstante, respecto de la facilitación del tráfico marítimo, la aceptación y la aplicación general de la informática parece ir demasiado lenta. El Comité ha intentado abordar la cuestión pero sin la suficiente urgencia ni prioridad. Para que el Comité siga centrado en su labor, con una actitud progresista, deberá identificar soluciones y normas universales y aplicable

en el campo de la tecnología de las comunicaciones, que las autoridades públicas acepten para facilitar las formalidades a los buques de paso, sus cargas, tripulaciones y pasajes.

7.18 Aunque se ha dedicado un trabajo considerable a la elaboración de formatos de IED y a encontrar soluciones de comercio electrónico, como se observa en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, parece existir una falta de entendimiento de los medios tecnológicos adecuados para implantar las soluciones necesarias.

7.19 El Comité convino en identificar las tecnologías existentes y determinar, en colaboración con el sector, métodos prácticos para demostrar y proporcionar, cuando proceda, modelos operacionales a las autoridades públicas y a otros interesados.

7.20 El Comité convino en examinar la urgente necesidad de que los conceptos y la información previa a la llegada de los buques procedan de un único canal, a fin de que el buque que esté de paso en un puerto reciba y envíe toda la información requerida, incluida la que exigen las autoridades públicas, a través de un único punto de entrada.

7.21 Uno de los principales obstáculos para la utilización de las tecnologías de transmisión electrónica parece ser el problema de la firma. Numerosas autoridades públicas requieren, la firma del capitán del buque que está de paso, en determinados documentos, antes de acceder a ellos y procesarlos. Ésta es una prescripción arcaica que debe revisarse con la mayor prioridad. No existe nada tan perjudicial para la facilitación como la prescripción relativa a una firma, antes de que se pueda acordar el despacho de los buques, tanto el previo a su llegada como el definitivo. Existen muchos modos de resolver esta cuestión sin olvidar las preocupaciones de las autoridades públicas. Un método ampliamente utilizado y aceptado es la antigua y costosa transmisión por facsímil de los documentos firmados. No obstante, con la tecnología actual, se puede transmitir al usuario la información necesaria o el impreso FAL electrónico con o sin una firma electrónica, como archivo de "sólo lectura". El documento transmitido puede utilizarse para despachar el buque antes de su llegada o para el despacho final y cuando se requiera la firma del capitán por motivos jurídicos; las autoridades públicas pueden llevar a bordo, una copia del documento de "sólo lectura" transmitido por el buque para que el capitán la verifique y la firme. Al menos, el proceso de despacho del buque, su carga, pasaje y tripulación habrá comenzado antes de la llegada del buque.

7.22 El Comité convino en examinar el modo más conveniente de facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasaje y tripulación mediante el uso de soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica).

7.23 El Comité convino además en remitir las cuestiones anteriores relacionadas con el IED (párrafos 7.19 a 7.22) al Grupo de trabajo sobre IED para que éste estudie la manera de proseguir el tema (véanse los párrafos 5.17 a 5.20).

Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI)

7.24 En su 59º periodo de sesiones, celebrado en mayo de 1991, el Comité de Seguridad Marítima examinó el estudio preparado por un consultor sobre las responsabilidades de la Organización en cuestiones portuarias técnicas (MSC 59/30/11). En el estudio proponía una estrategia para que la interfaz portuaria satisficiera las posibles necesidades tanto de los países desarrollados como de los países en desarrollo en materia de operaciones portuarias, y recomendaba que la Organización crease un nuevo Subcomité de Puertos, y el CSM (MSC 59/33, párrafo 30.22) convino en que la OMI debería adoptar una estrategia para la interfaz portuaria. En marzo de 1992 el CPMM 31 (MEPC 31/21, párrafos 37 a 39), refrendó la opinión del CSM.

Como resultado de su examen acerca del método para elaborar y aplicar dicha estrategia junto con las actividades conexas, en abril de 1992 (MSC 60/21, párrafos 19.3 a 19.14), el CSM 60 acordó constituir un grupo de trabajo encargado de elaborar un programa de trabajo coherente y asignar las prioridades, además de formular las recomendaciones oportunas para la aplicación de la estrategia portuaria de la OMI. En abril/mayo de 1992 (FAL 21/17, párrafos 2.26 a 2.28), el FAL 21 expresó su deseo de participar en la labor del Grupo de trabajo, e instó a sus miembros a que asistiesen a la reunión del Grupo que se celebraría en diciembre de 1992.

Los principales resultados de la primera reunión del Grupo de trabajo sobre la estrategia para la interfaz portuaria (14 a 16 de diciembre de 1992) fueron los siguientes:

- .1 una propuesta relativa a la constitución de un Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI) que se encargue de examinar las cuestiones pertinentes (SPI 1/8, párrafo 4.7);
- .2 un anteproyecto de estrategia para la interfaz buque-puerto (SPI 1/8, anexo 2); y
- .3 la elaboración de una lista de materias y temas relativos a la interfaz buque-puerto con los objetivos que deban alcanzarse respecto de cada tema (SPI 1/8, anexo 3).

Los Comités interesados aprobaron las recomendaciones del Grupo de trabajo. No obstante, en mayo de 1993, el CSM 62, (MSC 62/25, párrafo 23.44), no pudo llegar a un acuerdo respecto del Comité del que debería depender el Grupo, y aplazó la consideración de este punto hasta la celebración del periodo de sesiones mixto CSM/CPMM para examinarlo en relación con la posible reestructuración de los subcomités. En dicho periodo de sesiones, celebrado en noviembre de 1993 (MSC/MEPC 1/6, párrafo 3.19), no se aprobó la constitución de un nuevo subcomité, y se acordó que el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (Grupo de trabajo SPI) se reuniese en calidad de grupo mixto de trabajo CSM/CPMM/FAL.

La Asamblea, tras examinar las recomendaciones del CSM 63, el CPMM 37 y FAL 23, adoptó, en noviembre de 1995, la resolución A.786(19) sobre la Estrategia para la interfaz buque-puerto.

En octubre de 1994 el FAL 23, (FAL 23/19, párrafos 12.6 y 12.7), examinó el método de trabajo del Grupo de trabajo SPI, y concluyó que el Grupo era de naturaleza especial y casi independiente, que ningún órgano rector supervisaba su labor, y que el informe del Grupo no era definitivo, es decir, que informar a tres órganos rectores no permitía el funcionamiento óptimo del Grupo. El Comité de Facilitación propuso que el Grupo de trabajo SPI trabajase bajo su dirección, y, si se estimaba necesario, solicitase el asesoramiento y las aportaciones de otros comités y subcomités acerca de los asuntos que fuesen de su competencia, y viceversa.

En mayo de 1995 el CSM 65 (MSC 65/25, párrafo 17.13), refrendó la recomendación del Comité de Facilitación, en el entendimiento de que las cuestiones sobre la interfaz buque-puerto relacionadas con la seguridad se remitirían al CSM para su examen. El CPMM 37 (MEPC 37/22, párrafo 7.12) refrendó la decisión del CSM, entendiendo que las cuestiones sobre la interfaz buque-puerto relacionadas con el medio ambiente se remitirían al CPMM para su examen.

Actualmente, el Grupo de trabajo SPI funciona, como se acordó en el FAL 24 (FAL 24/19, párrafo 12.10), como Grupo de trabajo del Comité de Facilitación que se convoca al iniciarse cada periodo de sesiones del Comité. Por consiguiente, los documentos sobre cuestiones relativas a la interfaz buque-puerto se presentan con la signatura FAL, bajo el punto pertinente del orden del día del Comité, y en todos los idiomas de trabajo de la Organización.

Este método de trabajo ha garantizado una mejor comprensión de las cuestiones examinadas por el Grupo de trabajo SPI.

No obstante, en los últimos años, el programa de trabajo del Grupo ha tomado un cariz muy restringido y poco estimulante para las delegaciones que deberían participar en sus reuniones. Este cambio negativo se puede atribuir a varias razones. En primer lugar, las delegaciones de algunos países ante el CSM y CPMM continúan teniendo reservas acerca de la utilidad de la labor del Grupo, particularmente con respecto a los puertos, un tema que no está dentro de las atribuciones de la administración marítima clásica, dado que los puertos están gestionados por empresas privadas o regulados por distintas disposiciones jurídicas nacionales y organismos gubernamentales. En segundo lugar, la mayoría de las delegaciones ante el CSM y CPMM no tienen conocimiento de primera mano acerca de los debates mantenidos por el Grupo de trabajo SPI; por consiguiente, es posible que el objetivo de las propuestas formuladas por el Grupo no sea bien entendido ni apreciado.

7.25 La delegación de las Bahamas señaló que el principal motivo de la disminución de las tareas del Grupo de trabajo SPI, era que, entre los puntos del programa de trabajo presentados por los Gobiernos Miembros, a través del Comité, no había ninguno apropiado para la labor del Grupo.

7.26 El Comité convino en que, a fin de que el Grupo de trabajo SPI continúe siendo útil, debería invitarse al CSM y CPMM a que examinen de nuevo su mandato, teniendo en cuenta la política que la Organización ha manifestado sobre el particular, según se recoge en la resolución A.786(19).

7.27 El Comité acordó también que debería invitarse a los comités (CSM, CPMM y FAC) a que consideren la posibilidad de permitir que el Grupo de trabajo SPI examine todas las cuestiones de sus respectivos mandatos y les presente las recomendaciones que estime oportunas, para su consideración.

7.28 El Comité reconoció la necesidad de cumplir las Directrices sobre organización y método de trabajo de los comités y sus órganos auxiliares, necesidad que se aplica también a los puntos del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI. También se reconoció que la labor de dicho Grupo no debería considerarse normativa sino, más bien, como una labor de asesoramiento que ha de someterse al examen de los comités. A este respecto, el Comité manifestó un firme apoyo a la labor del Grupo de trabajo SPI, e invitó al CSM y al CPMM a que consideren seriamente la posibilidad de dar nueva vida a la labor del Grupo. Si en el examen de dicha labor realizado por los demás comités no se alcanzan resultados concluyentes, el Comité de Facilitación deberá determinar la conveniencia de que el Grupo de trabajo SPI siga existiendo con arreglo al acuerdo actual.

7.29 El presidente del CSM acogió con satisfacción el exhaustivo examen del Grupo de trabajo SPI y recomendó que se pusiera a disposición del CSM y el CPMM la parte del documento FAL 29/7 en la que se trata de la interfaz buque-puerto. Asimismo, el presidente del CSM tomó nota de las aparentes diferencias de opinión entre las delegaciones nacionales que asisten a las reuniones del Comité de Facilitación y las que asisten a las del CSM o el CPMM y pidió a las delegaciones que asisten a las reuniones del Comité de Facilitación que reiteren su firme apoyo a la labor del Grupo de trabajo SPI ante los colegas de sus respectivos países que asisten a las del CSM y el CPMM.

Actividades de la Organización Mundial del Comercio (OMC) relacionadas con la labor del Comité

7.30 En anteriores periodos de sesiones del Comité se mantuvieron debates sobre la labor de la OMC y su posible repercusión en las tareas del Comité. El presidente, como integrante de una delegación de la OMI, asistió a una reunión del Consejo del Comercio de Mercancías de la OMC, sin gasto alguno para la Organización. Según observó en la reunión mencionada es evidente que el interés de la OMC estriba en los aspectos más generales de la facilitación del comercio, en cuyo marco la facilitación del tráfico marítimo constituye un elemento mínimo. Dado que el Convenio de Facilitación ya está en vigor y su implantación consolidada, no parece necesario volver a elaborar normas que ya existen. Por el contrario, a medida que avance el trabajo de la OMC con respecto a la facilitación del comercio, se podrían reconocer y refrendar las disposiciones del Convenio de Facilitación.

7.31 El Comité acordó que no era necesario limitar su labor con motivo del trabajo de la OMC; no obstante, deberá continuar informando del progreso realizado por la OMC, y la Secretaría deberá continuar supervisando ese progreso e informando al Comité oportunamente.

Método de trabajo del Comité de Facilitación

7.32 El Comité decidió que no es necesario realizar cambios radicales en el modo en que realiza sus tareas. No obstante, deberá reconocerse que el Convenio de Facilitación beneficia considerablemente al sector del transporte marítimo y no necesariamente a las administraciones nacionales; por consiguiente, la disposición de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Facilitación (FAL.3/Circ.179) relativa a que ninguna organización no gubernamental podrá proponer nuevos puntos para los programas de trabajo sin el patrocinio de un Gobierno Miembro puede tener un efecto negativo en el sector a la hora de plantear nuevos temas de interés.

7.33 El Comité, recordando su anterior decisión, mencionada en el párrafo 7.16, acordó que no se debía enmendar sus Directrices sobre organización y método de trabajo (FAL.3/Circ.179) a fin de permitir al sector proponer nuevos puntos para los programas de trabajo sin el patrocinio de un Gobierno Miembro.

7.34 El Comité acordó que continuaría examinando su programa de trabajo y considerando programas de reuniones flexibles, en vista del volumen de trabajo y de la urgencia de las cuestiones que deben examinarse. Durante el debate del Comité, también se observó que el CSM y el CPMM deberían considerar la posibilidad de convocar al Grupo de trabajo SPI en el lapso interperiodos, cuando haya tareas urgentes que realizar, sin esperar necesariamente hasta las reuniones del Comité de Facilitación.

7.35 El Comité convino en que su labor en curso, para hallar soluciones satisfactorias a los distintos problemas causados por los polizones y el intercambio electrónico de información, debía continuar con carácter de alta prioridad.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN

7.36 El Comité recordó que había convenido en examinar un documento presentado por Francia (FAL 29/4/1) en relación con este punto del orden del día.

7.37 Francia (FAL 29/4/1), recordando que en anteriores periodos de sesiones del Comité se reconocido que era necesario revisar el Anexo del Convenio de Facilitación para adaptarlo a la evolución y modernización del sector marítimo mundial, y observando también que se habían notificado a la Organización numerosas diferencias entre las prácticas nacionales y las normas del Anexo del Convenio, propuso, de acuerdo con lo indicado en el anexo del documento FAL 29/4/1, que se revise el Convenio:

- .1 enmendando el texto de determinadas normas y prácticas recomendadas para disminuir las diferencias notificadas por los Gobiernos Contratantes;
- .2 adaptando el Anexo del Convenio a las prácticas reales de los países en los que Francia ha organizado seminarios de facilitación; y
- .3 modernizando ciertos conceptos.

7.38 El Comité acogió con satisfacción la iniciativa tomada por Francia y agradeció a la delegación francesa los esfuerzos realizados para preparar el proyecto. Durante el debate, varias delegaciones intervinieron indicando que todavía se estaban determinando las posturas oficiales a escala nacional, considerando los intereses intersectoriales implícitos, y, dada esta situación, no podían apoyar la propuesta en esta fase. Otras delegaciones destacaron varias enmiendas de la terminología y disposiciones del proyecto que habían ocasionado dificultades para su aceptación con arreglo a su legislación nacional. El Comité convino en conservar la propuesta de Francia a fin de examinarla en un futuro, durante el proceso de revisión.

MEDIDAS DE SEGURIDAD Y PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

7.39 Recordando su anterior decisión (véanse los párrafos 2.8 a 2.11.1), el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas que tuviera a bien examinar las inquietudes manifestadas en la resolución A.920(22), Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar, y analizar si las normas 6.8 a 6.10 existentes pueden servir de base para abordar dichas inquietudes de una forma adecuada.

7.40 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 29/WP.3/Add.1), el Comité tomó nota de que las medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar pueden ser diferentes en distintos países y observó también que existían diversos niveles de responsabilidad entre las autoridades públicas a la hora de abordar la cuestión, así como riesgo de confusión entre los siniestros marítimos y el tráfico por mar de indocumentados.

7.41 Varias delegaciones reconocieron la existencia de lagunas y otras insuficiencias en el Convenio de Facilitación y otros instrumentos de la OMI en relación con varias de las cuestiones planteadas en la resolución de la Asamblea. Dichas delegaciones señalaron la falta de disposiciones para el desembarco de las personas rescatadas en el mar, el hecho de que esas personas no deberían permanecer más tiempo del necesario a bordo del buque que las haya rescatado, y que los trámites relacionados con el buque deberían tener límites.

7.42 Algunas delegaciones opinaron que era necesario examinar la cuestión con más detenimiento a fin de abordar cuestiones tales como la territorialidad, el alojamiento disponible y los aspectos financieros.

7.43 Otras delegaciones reconocieron que el ámbito de aplicación del Convenio de Facilitación quedaba limitado en el artículo I a: "la adopción de las medidas adecuadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo". En consecuencia, dichas delegaciones admitieron que los Convenios SOLAS y SAR pueden ser más apropiados que el de Facilitación para perfeccionar las normas internacionales relativas a la actuación con las personas rescatadas en el mar. Además, dichas delegaciones observaron que las disposiciones del Convenio SOLAS relativas a la obligación de las Partes Contratantes de garantizar medidas de vigilancia de sus costas y de rescate de las personas que se encuentren en peligro en ellas, son especialmente adecuadas para la actuación con las personas rescatadas en el mar y podrían enmendarse con objeto de garantizar que la vida de las personas que se encuentren a bordo esté salvaguardada hasta su llegada a un lugar seguro.

7.44 El Comité observó que una de las opciones para abordar dichas cuestiones en el marco de los instrumentos pertinentes de la OMI podría consistir en la elaboración de disposiciones para garantizar:

- .1 el desembarco en el siguiente puerto de escala o en el puerto más cercano;
- .2 una decisión sobre la aceptación o admisibilidad de conformidad con la legislación nacional y los convenios internacionales; o
- .3 el retorno a su país de origen o la acogida en un tercer país*.

7.45 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que aborden las cuestiones planteadas en cuanto a la actuación con las personas rescatadas en el mar, teniendo en cuenta, si se estima oportuno, las normas existentes 2.19 a 2.26 y 6.8 a 6.10.

7.46 El Comité pidió a la Secretaría que informara al Comité de Seguridad Marítima y al Comité Jurídico de los resultados del examen de estas cuestiones en el actual periodo de sesiones, y en particular, de las opiniones manifestadas acerca de los instrumentos internacionales que pueden ser pertinentes para abordar los problemas mencionados en la resolución A.920(22).

INFORMACIÓN PRESENTADA SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS DIVERSAS DISPOSICIONES DEL ANEXO DEL CONVENIO

7.47 El Comité examinó los cuadros en que se reúnen (FAL 29/7/1) las notificaciones presentadas por los Gobiernos Contratantes sobre las diferencias entre las prácticas nacionales y las normas del Convenio, con el fin de ayudar a los Gobiernos Miembros a determinar qué normas convendría revisar, debido al gran número de "diferencias" notificadas, y alentarlos a examinar dichas diferencias. El Comité tomó nota de dos notificaciones de Bélgica (FAL.3/Circ.181) y de Brasil (FAL.3/Circ.182) y de que el anexo del documento FAL 29/7/1 constituía los índices I y II del apéndice 6 de la publicación para la venta del Convenio de Facilitación, enmendado.

* La delegación de Dinamarca presentó el siguiente texto para que se examine con más detenimiento: "Cuando un buque haya rescatado a personas en peligro en el mar, las autoridades públicas del siguiente puerto de escala o del puerto más cercano permitirán su desembarco. Las autoridades públicas decidirán si son admisibles de conformidad con la legislación nacional y los convenios internacionales y, en caso contrario, adoptarán las medidas pertinentes para que se las acoja en otro Estado (es decir, retorno a su país de origen o acogida en un tercer país)."

7.48 La delegación italiana informó al Comité de que, de conformidad con el artículo VIII del Convenio de Facilitación, Italia había notificado las diferencias entre la legislación italiana, las normas 1.4, 1.5, 1.6, 1.8 y 3.3.6 de Convenio y las prácticas recomendadas 1.7, 4.7 y 4.8.

7.49 El Comité pidió a la Secretaría que incluyera el anexo del documento FAL 29/7/1 en el apéndice 6 de la próxima edición del Convenio de Facilitación.

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

Resolución 55/2 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas

7.50 El Comité (FAL 29/2, párrafo 11) tomó nota de la información facilitada en los incisos 5 a 7 de la resolución 55/2 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas, mediante la cual la Asamblea General decidió:

- "adoptar medidas concertadas contra el terrorismo internacional y adherirnos cuanto antes a todas las convenciones internacionales pertinentes;
- redoblar nuestros esfuerzos para poner en práctica nuestro compromiso de luchar contra el problema mundial de la droga; e
- intensificar nuestra lucha contra la delincuencia transnacional en todas sus dimensiones, incluidos la trata y el contrabando de seres humanos y el blanqueo de dinero".

7.51 El Comité también tomó nota de que, en relación con estas tres "decisiones", el CSM 74 instó a los Gobiernos Miembros a que:

- .1 adopten medidas concertadas contra el terrorismo internacional y se adhieran lo antes posible al Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio de Represión de Actos Ilícitos) y a su correspondiente Protocolo relativo a la misma cuestión con respecto a las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental;
- .2 redoblen sus esfuerzos para poner en práctica los compromisos adquiridos de luchar contra el problema mundial de la droga; e
- .3 intensifiquen su lucha contra la delincuencia transnacional en todas sus dimensiones, incluidos la trata y el contrabando de migrantes por mar y la piratería, así como los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

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

7.52 El Comité (FAL 29/2, párrafo 13) tomó nota del texto final del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, adoptado el 15 de noviembre de 2000 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, así como de que los instrumentos mencionados *supra* habían estado abiertos a la firma de todos los Estados, en Palermo (Italia), del 12 al 15 de diciembre de 2000 y que, posteriormente, lo estarían en la sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, hasta el 12 de diciembre de 2002.

7.53 El Comité tomó nota además de que el CSM 73 había acordado establecer un procedimiento de informe semejante al que se utiliza para la notificación de actos de piratería y de robos a mano armada perpetrados contra los buques y de que el primer informe semestral se había publicado el 30 de abril de 2001, con la signatura MSC.3/Circ.1.

7.54 El Comité también tomó nota de que el CSM 74 había aprobado las propuestas de enmiendas a la circular MSC/Circ.896, enmendada (véase el documento MSC 74/WP.23, anexo), para su distribución con la signatura MSC/Circ.896/Rev.1; un nuevo examen, durante el CSM 75, de la circular MSC/Circ.896 teniendo en cuenta los informes sobre sucesos que reciba la OMI y otros documentos que presenten los Gobiernos Miembros, tras la adopción del Protocolo de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, de 2002; e instó a los Gobiernos Miembros a que firmen y ratifiquen el Protocolo a la mayor brevedad a fin de que entre en vigor lo antes posible.

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

7.55 El Comité (FAL 29/2, párrafo 16) tomó nota, con profunda inquietud, de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques notificados durante 2000 ascendía a 471, lo que representa un aumento de 162, en cifras, y del 52% en relación con el total correspondiente a 1999; y de que el número total de sucesos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que, de acuerdo con las notificaciones, se habían producido entre 1984 y finales de mayo de 2001, era de 2 309. La mayor parte de los ataques notificados a escala mundial se produjeron en las aguas territoriales de los Estados ribereños afectados, cuando los buques estaban anclados o fondeados. Al Comité le preocupaba sumamente el hecho de que, durante el mismo periodo, las tripulaciones de los buques relacionados con los sucesos notificados habían sido violentamente agredidas por grupos de cinco a diez personas armadas con cuchillos o pistolas, como resultado de lo cual habían muerto 72 tripulantes, 129 habían sufrido heridas y 5 habían desaparecido; además, un buque había sido destruido, dos secuestrados, tres habían desaparecido, y en tres ocasiones los agresores habían utilizado explosivos.

7.56 El Comité, reconociendo que la comunidad marítima no podía seguir tolerando esa situación, ni las graves repercusiones para la seguridad de los pasajeros y las tripulaciones, invitó una vez más a todos los Gobiernos (de los Estados de abanderamiento, de los Estados rectores de puertos y de los Estados ribereños), así como al sector, a que intensificaran sus esfuerzos con el fin de eliminar tales actos ilícitos.

7.57 Se informó al Comité (FAL 28/2, párrafos 10 a 17) de la implantación del proyecto de lucha contra la piratería como resultado de la labor de las misiones de expertos, y tomó nota, en particular, de que el CSM 74 había refrendado el informe sobre las misiones de estudio y evaluación llevadas a cabo en Yakarta y Singapur, especialmente las conclusiones y recomendaciones de la reunión de Singapur; y:

- .1 convino en que era necesario realizar una distinción más precisa entre los actos de piratería y robos a mano armada notificados, a fin de diferenciar entre los ataques reales y las tentativas (amenazas) de ataque, para así tener una visión más exacta de la situación;

- .2 instó a los Estados de abanderamiento a que notifiquen dichos ataques o amenazas de ataque utilizando el modelo acordado; así como a los Estados ribereños a que informen sobre las medidas que hayan adoptado respecto de dichos actos ilícitos ocurridos en sus aguas nacionales;
- .3 instó al sector a que garantice la notificación de todos los sucesos a los Estados de abanderamiento/ribereños; e
- .4 instó a los Estados ribereños a que promulguen legislación nacional para la lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada.

7.58 El Comité (FAL 29/2/1, párrafo 16) tomó nota de que en su vigésimo segundo periodo de sesiones, la Asamblea había adoptado:

- .1 la resolución A.922(22) sobre el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques; y
- .2 la resolución A.923(22) sobre las Medidas para prevenir la inscripción de buques "fantasma"

7.65 El Comité (FAL 29/2, párrafo 23) también tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.55/7 de la Asamblea General, la Secretaría de las Naciones Unidas había iniciado un "proceso abierto" de consultas oficiosas sobre los océanos y el derecho del mar (UNICPOLOS) para examinar, entre otras cosas, la cuestión de la piratería marítima y la posibilidad de redactar un texto apropiado para presentarlo al examen de la Asamblea General a fin de que adopte las medidas que estime oportunas. A tal efecto en la sede de las Naciones Unidas, en febrero y marzo de 2001 se celebraron dos reuniones preparatorias en las que se precisaron las dos esferas de interés, a saber, la ciencia y la tecnología marinas y la piratería y los robos a mano armada en el mar, como resultado de las cuales se celebró en Nueva York una reunión del UNICPOLOS, del 7 al 11 de mayo de 2001. Con respecto a la piratería/robos a mano armada, en la última reunión se debatieron dos cuestiones específicas:

- en primer lugar, si se estaban adoptando las medidas adecuadas en el ámbito regional para garantizar la coordinación y cooperación entre las autoridades competentes y los organismos encargados del cumplimiento de las leyes; y
- en segundo lugar, de qué modo las Naciones Unidas podrían ayudar a los Estados a promulgar la legislación necesaria para sancionar a los infractores y a establecer la capacidad necesaria para la ejecución de la ley.

7.60 El Comité pidió a la Secretaría que lo mantuviera oportunamente informado acerca de la piratería y los robos a mano armada.

PREVENCIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS: ASPECTOS DE FACILITACIÓN

7.61 En su último periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafo 7.22), se informó al Comité acerca de los avances realizados en la implantación de las recomendaciones del seminario de Kingston y de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)).

7.62 El Comité examinó los resultados del Curso modelo de la OMI sobre prevención y supresión del tráfico ilícito de drogas, que se impartió en México, en relación con el punto 11 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

8.1 El Comité examinó el grado de implantación de los impresos normalizados de facilitación entre 54 Gobiernos Contratantes y Miembros Asociados (FAL 29/8 y Corr.1) y la Secretaría le comunicó que no se había presentado nueva información al respecto en el lapso interperiodos.

8.2 El Comité instó a los Gobiernos Miembros que aún no han atendido a la solicitud de información a que respondan lo antes posible, y que asimismo faciliten información acerca de la implantación del nuevo impreso normalizado de facilitación 7 (Manifiesto de Mercancías Peligrosas) tan pronto como puedan.

8.3 El observador de la CE informó al Comité de que el 6 de diciembre de 2001 la CE había adoptado la legislación destinada a introducir uniformidad en los impresos de llegada y salida de los buques utilizados en los puertos de la UE. En los Estados Miembros de la CE se ha establecido la obligatoriedad de los impresos de facilitación 1, 3, 4, 5 y 6 de la OMI, sin ninguna modificación o cambios de ámbito nacional.

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

Medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar

9.1 El Comité recordó que, al examinar las medidas de seguridad para la actuación con las personas rescatadas en el mar en relación con el punto 2 (véase el párrafo 2.11.2), había acordado determinar, si era necesario enmendar los tres siguientes instrumentos:

- .1 resolución A.773(18) sobre la Mejora de la seguridad de la vida humana en el mar mediante la prevención y supresión de las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico marítimo de indocumentados;
- .2 resolución A.871(20) acerca de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje; y
- .3 resolución A.867(20) sobre la Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar.

9.2 El Comité convino en aplazar el examen de esta cuestión hasta su próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al examen del FAL 30.

Informe sobre casos de polizonaje

9.3 El Comité tomó nota con preocupación del considerable número de informes sobre casos de polizonaje presentados en el lapso interperiodos por Bélgica, Bulgaria, Canadá, Dinamarca, Alemania, Italia, Liberia y la Cámara Naviera Internacional (ICS) (FAL.2/Circ.64, 67, 68, 69 y 70). Al 31 de diciembre de 2001 el número total de casos de polizonaje notificado a la Organización ascendió a 1 686, lo que representa un aumento de 516, desde septiembre de 2000.

Legislación nacional sobre las prácticas actuales referentes a los casos de polizonaje

9.4 El Comité también tomó nota con agradecimiento de la información presentada por la República Islámica del Irán (FAL 29/INF.3) sobre la legislación nacional iraní referente a los casos de polizonaje, titulada "Directrices para la prevención del polizonaje marítimo", que entró en vigor en todos los puertos iraníes el 1 de septiembre de 2001.

Armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de polizones

9.5 En su último periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafos 10.29 a 10.31), el Comité, tomando nota de las dificultades experimentadas en cuanto a la devolución de polizones, identificó como causa importante de tales dificultades la falta de armonización de los impresos y notificaciones nacionales y acordó trabajar para armonizarlos. El Comité también convino en que sería preciso examinar modelos de impresos y notificaciones nacionales antes de iniciar la labor de armonización e invitó a los Gobiernos Miembros a que remitieran al próximo periodo de sesiones, modelos de los impresos y notificaciones que utilizan en el ámbito nacional para la devolución de polizones, y decidió que tal información debería examinarse con el fin de elaborar impresos normalizados que se incluirían en el Convenio de Facilitación.

9.6 El Comité, observando que no se había presentado ninguna propuesta en el actual periodo de sesiones, invitó a los Gobiernos Miembros a que en su próximo periodo de sesiones, le remitieran los impresos y notificaciones que utilizan a nivel nacional para la devolución de polizones.

Directrices sobre el polizonaje (resolución A.871(20))

9.7 En su último periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafo 10.20), el Comité convino en que las Directrices existentes sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, (resolución A.871(20)) deberían examinarse detenidamente en una fase posterior con objeto de reforzar su contenido, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que en su próximo periodo de sesiones presenten propuestas destinadas a fortalecerlas.

9.8 El Comité, observando que no se había presentado ninguna propuesta, invitó a los Gobiernos Miembros a que en su próximo periodo de sesiones remitiesen las pertinentes observaciones y propuestas destinadas a fortalecer las Directrices.

9.9 El Comité instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que continúen notificando los casos de polizonaje y, particularmente a los Gobiernos Miembros, a que informen a la Organización acerca de sus legislaciones nacionales o de sus prácticas actuales, de conformidad con lo dispuesto en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1.

10 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI

Armonización de certificados

10.1 En su último periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafos 11.10 a 11.15), el Comité acordó que a fin de evitar los problemas jurídicos que podrían presentarse si los certificados prescritos por diferentes convenios se combinan, resultaría más prudente refundir, simplificar y unificar los certificados en el marco del un mismo convenio, lo que tendría por resultado un Certificado de seguridad (Convenio SOLAS 1974 y su Protocolo de 1978); y un Certificado relativo al medio ambiente (MARPOL 73/78), constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia para que continúe la labor en el lapso interperiodos y pidió a su coordinador que presentara el resultado de la misma al CSM y al CPMM a fin de que formulen observaciones al respecto.

10.2 El Comité (FAL 29/2, párrafos 26 y 27) tomó nota de que el CSM 73 había refrendado tanto su opinión como las medidas tomadas sobre la armonización de los certificados de los buques (FAL 28/19, párrafos 11.10 a 11.15) y de que el CPMM 46 y el CSM 74, tras examinar los informes sobre la marcha de las actividades presentados por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de certificados y documentos (MSC 74/23/2 y MEPC 46/12/5), sancionó el enfoque adoptado por el Grupo de elaborar cuatro certificados; le pidió que continuara su labor e informara de los resultados al CSM y al CPMM; y pidió asimismo a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que participaran en el trabajo del Grupo.

10.3 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 29/10/Rev.1) y tomó nota de que dicho Grupo no estaba convencido de que de combinar certificados pudiera lograr ventajas apreciables, por lo que propuso que se restableciese el Grupo de trabajo para que someta a debate, entre otras cosas, los beneficios prácticos generales de la refundición de certificados propuesta, antes de seguir adelante con esa labor.

10.4 La Asociación internacional de sociedades de clasificación (IACS) estimó que la introducción de un certificado combinado produciría una serie de complicaciones y dificultades prácticas, enumeradas en los párrafos 4 a 6 de su documento (FAL 29/10/1), que, en realidad, superarían cualquier ventaja lograda mediante la reducción de los trámites burocráticos que pudiera conseguirse con dicho certificado, y manifestó que estaba en contra de la posible introducción de un certificado combinado.

10.5 El Comité no pudo alcanzar una decisión unánime acerca de la continuación de la labor, sobre la armonización de los certificados de los buques; si bien determinó las siguientes ventajas y desventajas, e invitó al MSC y al CPMM a que examinaran el asunto y lo asesoraran al respecto:

Ventajas

- La reducción del número de certificados sería beneficiosa para todos los interesados (por ejemplo capitanes, Estados de abanderamiento, funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto).
- Avanzar en esta labor podría conducir a evitar:
 - una mayor proliferación de documentos, y

- la adicción de nuevos certificados y documentos.
- Una alternativa a la elaboración de certificados podría ser la utilización de tecnología moderna, que combinada con la armonización y simplificación podría generar importantes beneficios. Es posible que con la aplicación de dicha tecnología se pudieran superar algunas de las dificultades mencionadas en el documento de la IACS (FAL 29/10/1).

Desventajas

- Las diferentes partes del Convenio pueden ser aplicables a países diferentes y a distintos tipos de buques.
- La autorización de diferentes organizaciones reconocidas por las Administraciones puede estar relacionada con diferentes aspectos de la certificación.
- Los cambios introducidos en una parte del documento pueden obligar a la reexpedición de la totalidad del mismo.

11 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN

Subprograma PICT para la facilitación

11.1 En su 28º periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafo 13.2), el Comité examinó las prioridades temáticas relacionadas con la facilitación, acordó incluir tres de ellas (FAL 3, FAL 4 y FAL 6) en el PICT correspondiente al bienio 2002-2003 y pidió a la Secretaría que informara al TC 49 en consecuencia. El TC 49 (TC 49/11, párrafo 6.2) recibió la información mencionada.

11.2 El Comité (FAL 29/11, párrafo 2) tomó nota de que el TC 49 había aprobado el PICT para el bienio 2002-2003 (TC 49/4) y de que había pedido a la Secretaría que tomase las medidas pertinentes relacionadas con la movilización de recursos para asegurarse de contar con la financiación necesaria antes de la fecha prevista para el inicio de la implantación del programa en el año 2002. A este respecto, el TC 49 instó a todos los socios en el desarrollo, tanto del sector público como del privado, a que contribuyeran generosamente a su financiación.

Seminarios FAL

11.3 El Comité (FAL 29/11, párrafos 3 y 4, y FAL 29/INF.6) tomó nota de que durante el año 2001, la OMI, junto con el Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia, había celebrado en Moscú (Federación de Rusia) un seminario (del 25 al 28 de junio), financiado por el Fondo de cooperación técnica. Asistieron a dicho seminario participantes de nueve países de la Comunidad de Estados Independientes y de la región de Europa del este (República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Federación de Rusia, República Eslovaca y Eslovenia).

11.4 El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de la Federación de Rusia por acoger el seminario y a la Secretaría por su organización y respondió positivamente a la recomendación de la delegación de la Federación de Rusia de que se celebre un seminario similar en 2003.

11.5 El Comité, recordando que en su último periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafo 13.3, y FAL 28/INF.9), había tomado nota de que los informes sobre los seminarios FAL celebrados en Panamá (17 a 21 de julio de 2000) y en la República Dominicana (23 a 26 de octubre de 2000) respectivamente, se presentarían en el actual periodo de sesiones, tomó nota de los resultados de ambos (FAL 29/INF.5 y FAL 29/INF.7).

11.6 La delegación de Panamá informó al Comité de la satisfactoria conclusión del seminario subregional FAL celebrado en Panamá para los países de la ROGRAM y manifestó la disposición de su Gobierno para acoger otro seminario similar en el futuro próximo. El Comité dio las gracias al Gobierno de Panamá por el seminario concluido y por el ofrecimiento transmitido por su delegación.

11.7 El Comité manifestó su agradecimiento al Fondo de cooperación técnica y al Gobierno de los Países Bajos por su apoyo a los seminarios anteriormente mencionados y reconoció la necesidad de que se lleven a cabo misiones de evaluación como seguimiento de los seminarios FAL celebrados en África.

Proyecto regional de cooperación técnica FAL para América Latina y el Caribe

11.8 El Comité (FAL 29/11, párrafo 5, y FAL 29/INF.5) tomó nota de que el Curso modelo de la OMI sobre la prevención y el control del tráfico ilícito de drogas a bordo de los buques, destinado a los 19 países latinoamericanos, se celebró en Manzanillo del 26 al 28 de junio de 2001, en colaboración con la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), la Organización de los Estados Americanos (OEA), la Comisión Europea (CE), el PNUD, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México y la Autoridad portuaria de Manzanillo (API), con financiación del Fondo de Cooperación Técnica y de la Comisión Europea.

12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

12.1 En relación con este punto del orden del día, el Comité examinó el informe del Grupo de trabajo SPI sobre su última reunión (FAL 29/12), el resultado de los periodos de sesiones pertinentes del CSM, el CPMM y los subcomités cuya labor está relacionada con la interfaz buque-puerto (FAL 29/12/1), el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario (FAL 29/12/2), y la nota presentada por la Secretaría sobre la actualización de la bibliografía (FAL 29/12/3).

12.2 El resultado del examen de las cuestiones que se plantean en los documentos anteriormente mencionados realizado por el Comité se recoge en los párrafos que figuran a continuación:

INFORME DE LA ÚLTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SPI

12.3 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había recibido un informe del Grupo de trabajo SPI sobre cuestiones urgentes (FAL 28/WP.2), incluido el programa de trabajo del Grupo (FAL 28/WP.2, anexo 2), y había tomado las medidas que se indican en su informe (FAL 28/19, párrafos 12.26 a 12.40). El Comité, recordando también que en su 28º periodo de sesiones había recibido un informe verbal del presidente del Grupo de trabajo SPI sobre las cuestiones restantes, examinó el informe del Grupo de trabajo que figura en el documento FAL 29/12.

12.4 El Comité acordó que abordaría las cuestiones que figuran en el párrafo 3 del documento FAL 29/12, bajo el subpunto 12.3, y aprobó el informe en términos generales.

DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI, SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO

Lugares de refugio

12.5 El Comité (FAL 29/12/1, párrafos 2 a 6) tomó nota de que el CSM 74, luego de decidir que por el momento examinaría la cuestión desde el punto de vista de la "seguridad operacional" había designado coordinador al Subcomité NAV, con la posible contribución de otros subcomités y del Grupo de trabajo SPI, y asimismo de que el NAV 47 había decidido que, por el momento, también, únicamente deberían participar los Subcomités NAV y COMSAR, junto con el CPMM. Posteriormente, si fuera necesario, podría pedirse a otros órganos de la OMI, como los Subcomités SLF, STW, DE y FSI, y el Grupo de trabajo SPI, que contribuyeran a esa labor.

Evaluación del curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad

12.6 El Comité (FAL 29/2/1, párrafo 7) tomó nota de que el CSM 73 había aprobado el curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad (FAL 28/INF.3, anexo), a reserva de las mejoras de redacción que pueda introducir la Secretaría y acordó suprimir el punto pertinente del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI

12.7 El Comité, recordando que en su último periodo de sesiones había aprobado el programa de trabajo revisado del Grupo de trabajo SPI en lo que se refiere a cuestiones de facilitación (FAL 28/19, anexo 9), tomó nota de que, a su vez, el CSM 73 había aprobado, el programa de trabajo de dicho Grupo en relación con el tema de la seguridad (FAL 29/12/1, anexo). El Comité (FAL 29/12/1, párrafo 16) tomó nota también de que el CSM 73, tras examinar el programa de trabajo mencionado había pedido a los presidentes de los Comités CSM, CPMM y FAL que considerarán la necesidad de volver a examinar la labor futura y el método de trabajo del Grupo y que presentaran una propuesta a tal respecto en los próximos periodos de sesiones de dichos comités.

12.8 El Comité, recordando sus decisiones sobre la revisión estratégica del Convenio de Facilitación y su labor relativa al punto 7 del orden del día (véanse párrafos 7.24 a 7.29), tomó nota de que se esperaba que las decisiones referentes al Grupo de trabajo SPI se tomarían tras considerar el resultado de la reunión de los presidentes de los Comités CSM, CPMM, CT y FAL y los presidentes de los Subcomités para examinar la estructura de los Subcomités, que tendrá lugar inmediatamente después de que termine el CSM 75 en mayo del año en curso.

SUBPUNTO 12.1 - ACTUALIZACIÓN DE LA BIBLIOGRAFÍA

12.9 El Comité, observando que mediante la circular FAL.6/Circ.9/Rev.1 de 26 de julio de 2001, se había distribuido una lista de las publicaciones existentes sobre temas referentes a la interfaz buque-puerto, remitió el documento FAL 29/12/3 al Grupo de trabajo SPI, junto con la petición de que continuara actualizando la bibliografía.

SUBPUNTO 12.2 - DISPONIBILIDAD DE ASISTENCIA ADECUADA CON REMOLCADORES

12.10 El Comité (FAL 29/12/1, párrafo 8) tomó nota de que el CSM 73 y el CPMM 46 habían refrendado su opinión y las medidas tomadas acerca de este asunto en el entendimiento de que la circular que elaboraría el Grupo de trabajo SPI sería un documento conjunto MSC/MEPC/FAL, en el que se pondrían de relieve los elementos clave de la publicación del Instituto Náutico titulada "*Tug Use in Ports - Practical Guide*" (Guía práctica para el uso de remolcadores en los puertos).

SUBPUNTO 12.3 - ELABORACIÓN DE UN MANUAL SOBRE EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL PARA REPRESENTANTES DE TERMINALES

12.11 El Comité (FAL 29/12/1, párrafos 9 a 11) tomó nota de que, por falta de tiempo, el DSC 6 no había podido completar la elaboración del documento y pidió a la Secretaría que presentara el esquema de dicho Manual (DSC 6/WP.5, anexo) al Grupo de trabajo SPI para que éste formulara observaciones y aportara su contribución, que posteriormente pasaría al CSM 75 en espera de nuevas orientaciones.

SUBPUNTO 12.4 - ELABORACIÓN DE DIRECTRICES PARA LA FORMACIÓN DEL PERSONAL MARÍTIMO PORTUARIO

12.12 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafos 12.36 a 12.38), el Grupo de trabajo SPI no había podido elaborar una propuesta plenamente definida sobre el alcance de la labor que deberá emprenderse, puesto que no estaba en condiciones de delimitar su amplitud debido a falta de asesoramiento por parte de los Gobiernos Miembros y del sector, por lo que había establecido un Grupo de trabajo por correspondencia con el mandato que figura en el párrafo 12.38 del documento FAL 28/19.

12.13 El Comité (FAL 29/12/1, párrafos 12 y 13) tomó nota de que el CSM 73, tras examinar el asunto había decidido que, por el momento, el Grupo de trabajo SPI no debería elaborar dichas directrices, sino determinar los aspectos sobre los que es necesario impartir formación al personal marítimo portuario; fundamentar detalladamente la necesidad de llevar a cabo esa labor y especificar los órganos de la OMI o las organizaciones internacionales que podrían contribuir a la elaboración de las directrices mencionadas.

12.14 El Comité también tomó nota de que el CSM 73 había revisado el mandato, (MSC 73/21, párrafo 2.37), había pedido a la Secretaría que informara al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia a ese respecto y había invitado al Comité a que tomara nota de las medidas adoptadas sobre el particular.

12.15 El Comité también tomó nota de que el CPMM 46, enterado de la opinión del Comité y de las medidas adoptadas al respecto, así como de que el CSM 73 había debatido el asunto, refrendó el punto de vista del CSM.

12.16 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 29/12/2), la delegación de las Bahamas manifestó la opinión de que no consideraba que quedaba demostrada la necesidad de elaborar directrices para el personal portuario, según había indicado el CSM. Refiriéndose también al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia para que indicara qué organismos podrían elaborar las directrices, dicha delegación señaló que la OIT es el principal organismo internacional responsable de la formación de los trabajadores en tierra y que ha elaborado códigos referentes a la mayor parte de aspectos señalados por el Grupo de trabajo por correspondencia.

12.17 El representante de la OIT informó al Comité de que el trabajo de su organización se basaba en la seguridad e higiene de los trabajadores portuarios y que la OIT estaba en proceso de revisar su Código de Prácticas y sus Directrices sobre seguridad e higiene en el trabajo portuario que complementan el Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, (Nº 152) y la Recomendación sobre trabajos portuarios, 1979 (Nº 160). Asimismo, aseguró que el Programa de desarrollo portuario de la OIT incluía la formación en operaciones de gestión y manipulación de contenedores, ya que se había puesto en práctica en más de 45 institutos y centros de formación portuaria de todo el mundo, además de publicarse en varios idiomas.

12.18 La delegación de Malta, apoyada por otras delegaciones, manifestó que el Grupo de trabajo por correspondencia debería proseguir con su labor a fin de que mejore la formación del personal portuario, que será necesario en un futuro próximo.

12.19 El presidente del CSM señaló que, si bien el Grupo de trabajo por correspondencia había identificado determinadas cuestiones de utilidad acerca de la seguridad, eso no guardaba relación con las instrucciones del Comité y, por lo tanto, el Grupo de trabajo debería examinar nuevamente tales instrucciones y proporcionar la debida justificación.

12.20 Tras un largo debate, el Comité decidió solicitar al Grupo de trabajo SPI que examine de nuevo sus instrucciones y que remita un informe al CSM 75 para su examen.

Nueva constitución del Grupo de Trabajo SPI

12.21 El Comité convocó al Grupo de Trabajo SPI y le pidió que tuviera a bien:

- .1 examinar los documentos anteriormente mencionados;
- .2 presentar el jueves, al Comité, un informe sobre cuestiones urgentes, incluido su futuro programa de trabajo; y
- .3 presentar un informe verbal sobre la marcha de las actividades en relación con las cuestiones restantes y el informe principal al FAL 30.

12.22 El Comité le recordó al Grupo de Trabajo SPI las instrucciones que le había dado en cuanto al tema de la seguridad marítima (véase el párrafo 2.17).

12.23 Tras recibir el informe del Grupo de Trabajo SPI (FAL 29/WP.2), el Comité lo aprobó en términos generales y, en particular, tomó las medidas que se indican a continuación

Actualización de la bibliografía

12.24 El Comité aprobó la lista de información actualizada para su inclusión en la bibliografía (FAL 29/WP.2, anexo 1), invitó a todas las organizaciones enumeradas en la circular (FAL.6/Circ.9/Rev.1) a que facilitaran a la Secretaría una actualización de sus publicaciones y le pidió a la Secretaría que actualizase todos los instrumentos de la OMI incluidos en dicha circular.

MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA PREVENIR ACTOS DE TERRORISMO QUE PONEN EN PELIGRO LA INTEGRIDAD PERSONAL DE LOS PASAJEROS Y DE LA TRIPULACIÓN Y LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES

12.25 El Comité, tras agradecer al Grupo de trabajo SPI la labor que había realizado en el escaso tiempo disponible asignado para esta cuestión, reconoció que el informe daba cuenta de la consideración inicial acordada a las cuestiones de protección marítima desde una perspectiva portuaria, destinada a llamar la atención de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo del CSM sobre protección marítima hacia los temas que se deberían examinar más a fondo, por sus posibilidades de mejorar la protección a bordo de los buques o en los puertos.

12.26 A este respecto se señaló que la labor que debía emprenderse correspondía no sólo al ámbito de competencia de la OMI, sino que también era necesario tener en cuenta el papel de otras organizaciones, en especial el de la OIT.

12.27 Tras recordar que la Comisión de asuntos técnicos reunida durante el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea había reconocido que, puesto que el FAL 29 se reuniría antes que el Grupo de trabajo del CSM sobre protección marítima, estaría en condiciones de decidir qué contribuciones desea hacer a la labor de dicho Grupo, por lo que el Comité convino en que en el contexto de los puntos de la Lista de temas que requieren un examen más a fondo y la elaboración del plan de trabajo y calendario para la labor futura, que deberá preparar el Grupo, las partes pertinentes del informe del Grupo de trabajo SPI y su propio informe deberían remitirse a dicha reunión. Esto facilitaría la labor del Grupo de trabajo sobre protección marítima, que podría así asignar categorías y prioridades a las cuestiones e identificar qué órganos deberían examinar determinadas cuestiones más a fondo y con arreglo a qué calendario.

12.28 El Comité reconoció que, debido a la falta de tiempo, y habida cuenta de que la labor del Grupo de trabajo SPI sobre el tema constituía sólo un enfoque inicial, no estaba en condiciones de analizar las cuestiones examinadas sobre protección marítima en detalle y, por consiguiente, decidió autorizar a la Secretaría a que efectuara las modificaciones de redacción en la parte pertinente del documento FAL 29/WP.2, que crea convenientes y a que transmita dicho documento a la reunión del Grupo de trabajo sobre protección marítima.

12.29 El Comité refrendó la recomendación del Grupo de trabajo SPI de que se incluyeran expertos en cuestiones portuarias en las delegaciones que asistan tanto a las reuniones del Grupo de trabajo sobre protección marítima como al CSM 75, y en todas las tareas posteriores relacionadas con la protección portuaria.

13 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

13.1 En su último periodo de sesiones (FAL 28/19, párrafo 14.3) el Comité tomó nota de que, en respuesta a la petición del Secretario General, los miembros de la OMC habían invitado a la Secretaría de la OMI a asistir a las reuniones oficiosas del Consejo del comercio de mercancías sobre facilitación del comercio y asimismo tomó nota del resultado de la reunión de dicho Consejo celebrada el 13 de julio de 2000 (FAL 28/14).

13.2 El Comité (FAL 29/13) tomó nota del resultado de las reuniones oficiosas del Consejo del comercio de mercancías de la OMC sobre facilitación del comercio, celebradas los días 26 de octubre de 2000, 12 de febrero de 2001 y 11 de mayo de 2001, así como del taller sobre asistencia técnica y creación de capacidad para la facilitación del comercio que tuvo lugar los días 10 y 11 de mayo de 2001.

13.3 El Comité, recordando que al considerar la revisión estratégica del Convenio de Facilitación y su labor en relación con el punto 7, del orden del día, había decidido que no debería limitar sus tareas a causa del trabajo de la OMC; aunque debería mantenerse al corriente de los acontecimientos que tengan lugar en dicho organismo, al igual que la Secretaría, para que pueda prestarle asesoramiento; así pues pidió a la Secretaría que lo mantuviera informado de las actividades de la OMC relacionadas con la facilitación del comercio.

Solicitudes para la obtención del carácter consultivo

13.4 El Comité (FAL 29/2, párrafo 29) tomó nota de que, en su 86º periodo de sesiones, el Consejo decidió que en vista de las recomendaciones formuladas por el CSM y por el Comité, debería otorgar el carácter consultivo a la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA), a reserva de una futura revisión, en caso de que otra organización que preste un servicio mundial similar a la gente de mar, solicite también carácter consultivo ante la OMI.

14 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

14.1 El Comité tomó nota con preocupación (FAL 29/14) de que las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, destinadas a su institucionalización, sólo habían sido adoptadas por 58 Estados Miembros.

14.2 Tomando nota además de que es necesario un total de 107 aceptaciones expresas para permitir la entrada en vigor de dichas enmiendas, pasados doce meses, el Comité instó a los Gobiernos Miembros que aún no las hayan aceptado, a hacerlo lo antes posible, subrayando que esa medida no conlleva consecuencias financieras.

14.3 La delegación de Polonia comunicó al Comité que había adoptado las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI.

15 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

15.1 El Comité tomó nota de que, en su vigésimo segundo periodo de sesiones la Asamblea había adoptado la resolución A.906(22) sobre el programa de trabajo y presupuesto para el ejercicio económico de 2002-2003.

Programa de trabajo y plan de trabajo a largo plazo

15.2 El Comité (FAL 29/2/1, párrafo 18) tomó nota de que, en su vigésimo segundo periodo de sesiones la Asamblea había examinado un proyecto de resolución sobre el plan de trabajo a largo plazo de la Organización hasta 2008 (A 22/23 y Add.1) y había aprobado la resolución A.907(22), enmendada mediante la adición de los dos siguientes nuevos puntos de alta prioridad a la lista de temas de carácter general del Comité de Seguridad Marítima:

"10 Prevención/supresión de actos de terrorismo perpetrados contra los buques; y

11 Medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar";

y en cuanto a la lista de temas del Comité de Facilitación, mediante la modificación del punto 8, de modo que rece:

- "8 Aspectos de facilitación de la labor de la OMI sobre prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y ocuparse de cuestiones relacionadas con el tráfico y transporte de migrantes";

y la adición de los dos nuevos puntos de alta prioridad que se indican a continuación:

- "9 Aspectos de facilitación de la labor de la OMI sobre la prevención y represión de los actos de terrorismo perpetrados contra los buques; y
- 10 Cuestiones de facilitación y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar."

15.3 El Comité tomó nota de su plan de trabajo a largo plazo hasta 2008, aprobado por la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones (FAL 29/2/1, anexo 3) y de los temas de alto grado de prioridad, indicados mediante un asterisco.

Cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día del próximo periodo de sesiones

15.4 Basándose en el progreso realizado durante el periodo de sesiones, el Comité examinó y revisó su programa de trabajo, aprobó una lista de cuestiones de fondo que se incluirán en el orden del día de su 30º periodo de sesiones (FAL 29/WP.6, anexo, enmendado), e invitó al Consejo a que los aprobara (anexo 4)

Fecha del próximo periodo de sesiones

15.5 El Comité tomó nota de que la celebración de su 30º periodo de sesiones se ha previsto provisionalmente para los días 27 a 31 de enero de 2003.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI

15.6 El Comité recordó que el CSM 73, en lo que se refiere a cuestiones de seguridad, y el CPMM 46, en lo relacionado con la protección del medio ambiente, habían aprobado el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (FAL 29/12/1 anexo).

15.7 El Comité examinó el programa de trabajo revisado propuesto para el Grupo de trabajo SPI (FAL 29/WP.2, anexo 3) y lo aprobó en lo relacionado con las cuestiones de facilitación, según figura en el anexo 5.

16 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2003

16.1 El presidente, Sr. L. Barchue Sr. (Liberia), anunció que no se presentaría a reelección y propuso que se eligiera a su sucesor en el próximo periodo de sesiones del Comité. El Comité aceptó su propuesta y le dio las gracias por su excelente labor en la dirección del Comité durante los últimos seis años y por su valiosa contribución al trabajo de la Organización durante tan largo tiempo, deseándole un feliz futuro.

16.2 El Comité eligió por unanimidad al Sr. C. Abela (Malta) Vicepresidente para 2002 y 2003.

17 OTROS ASUNTOS

Reglamento sanitario internacional

17.1 La Secretaría informó al Comité de que, actualmente, la Organización Mundial de la Salud (OMS) está examinando su Reglamento sanitario internacional. Se informará al Comité de las novedades a tal respecto, a fin de que pueda determinar si habrá repercusiones para las disposiciones del Convenio de Facilitación en lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con la salud pública, las cuarentenas, etc., desde el punto de vista del despacho de buques, en conexión con dicho reglamento sanitario.

Manifestación de agradecimiento

17.2 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. Guo Xin (China); al capitán J. R. Bergallo (Argentina), y al Sr. Park Jong Il (representante permanente de la República Popular Democrática de Corea ante la OMI) que volverán en breve a sus respectivos países, por su valiosa contribución al trabajo del Comité y les deseó el mayor éxito en sus futuras carreras.

18 INFORME PARA EL CONSEJO

Se invita al Consejo a que tenga a bien:

- .1 en el contexto de la resolución A.920(22), tomar nota de las disposiciones adoptadas por el Comité en cuanto a las medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar (párrafos 2.8 a 2.11, 7.39 a 7.46, 9.1 y 9.2);
- .2 en contexto de la resolución A.924(22), tomar nota de las disposiciones adoptadas por el Comité en cuanto a las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques (párrafos 2.2 a 2.18 y 12.25 a 12.29);
- .3 tomar nota de la adopción de enmiendas al Convenio de Facilitación, relativas al impreso FAL 7 (Manifiesto de mercancías peligrosas) y a los casos de polizonaje (párrafo 4.4 y anexo 2);
- .4 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité para facilitar el despacho de los buques, los pasajeros y las tripulaciones mediante las soluciones que ofrece la tecnología de la información (párrafos 5.11 a 5.19);
- .5 refrendar el restablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia IED sobre cuestiones relativas al comercio electrónico (párrafo 5.20 y anexo 3);
- .6 refrendar la decisión del Comité sobre la revisión estratégica del Convenio de Facilitación y la labor del Comité (párrafos 7.5, 7.9, 7.12 a 7.14, 7.16, 7.22, 7.23, 7.26 a 7.29, 7.31, 7.34 y 7.35);
- .7 tomar nota de la postura del Comité y de las medidas tomadas en cuanto a la labor y el método de trabajo del Grupo de trabajo SPI (párrafos 7.26 a 7.29);

- .8 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre la armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de polizones; y sobre el fortalecimiento de las Directrices relativas a los casos de polizonaje (resolución A.871(20)) (párrafos 9.6 y 9.8);
- .9 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre la armonización de los certificados de los buques (párrafo 10.5);
- .10 tomar nota de la decisión del Comité acerca de la elaboración de Directrices para la formación del personal marítimo portuario (párrafo 12.20);
- .11 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité en cuanto a las actividades de la Organización Mundial del Comercio (OMC) relacionadas con la labor del Comité (párrafo 13.3);
- .12 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité para acelerar su institucionalización (párrafo 14.2);
- .13 aprobar la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día del 30º periodo de sesiones del Comité (párrafo 15.4 y anexo 4);
- .14 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité con respecto al programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (párrafo 15.7 y anexo 5); y
- .15 aprobar el informe en términos generales.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 29º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

1 Aprobación del orden del día

Circular N° 2287	-	Secretaría
Circular N° 2341	-	Secretaría
FAL 29/1	-	Secretaría
FAL 29/1/1	-	Secretaría

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

FAL 29/2	-	Secretaría
FAL 29/2/1	-	Secretaría
FAL 29/WP.1	-	Secretaría

3 Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

FAL 29/3	-	Secretaría
----------	---	------------

4 Examen y aprobación de las propuestas de enmienda al anexo del Convenio

FAL 29/4	-	Secretaría
FAL 29/4/1	-	Francia
FAL 29/WP.3	-	Grupo de redacción

5 Mensajes mediante intercambio electrónico de datos para el despacho de buques

FAL 29/5	-	Australia
FAL 29/5/1	-	Países Bajos (en nombre del Grupo de trabajo por correspondencia)
FAL 29/INF.2	-	Australia
FAL 29/INF.4	-	Estados Unidos
FAL 29/WP.5	-	Grupo de trabajo

6 Aplicación de las Directrices del Comité

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

7 Examen general del Convenio

FAL 29/7	-	Presidente del Comité
FAL 29/7/1	-	Secretaría
FAL 29/WP.3/Add.1	-	Grupo de trabajo
FAL 29/WP.5	-	Grupo de trabajo

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

FAL 29/8	-	Secretaría
FAL 29/8/Corr.1	-	Secretaría

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

FAL 29/INF.3	-	Irán (República Islámica del Irán)
--------------	---	------------------------------------

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

FAL 29/10/Rev.1	-	Reino Unido (en nombre del Grupo de trabajo por correspondencia)
FAL 29/10/1	-	IACS

11 Subprograma de cooperación técnica para la facilitación

FAL 29/11	-	Secretaría
FAL 29/INF.5	-	Secretaría
FAL 29/INF.6	-	Secretaría
FAL 29/INF.7	-	Secretaría

12 Interfaz buque-puerto

FAL 29/12	-	Grupo de trabajo SPI
FAL 29/12/1	-	Secretaría
FAL 29/12/2	-	Alemania
FAL 29/12/3	-	Secretaría
FAL 29/WP.2	-	Grupo de trabajo

13 Relaciones con otras organizaciones

FAL 29/13	-	Secretaría
-----------	---	------------

14 Institucionalización del Comité de Facilitación

FAL 29/14	-	Secretaría
-----------	---	------------

15 Programa de trabajo y fecha del próximo periodo de sesiones

FAL 29/WP.6	-	Secretaría
-------------	---	------------

16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2003

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

17 Otros asuntos

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

18 Informe para el Consejo

FAL 29/WP.4 and Add.1 - Comité

Documentos informativos

FAL 29/INF.1 - Lista de participantes
FAL 29/INF.8 - Lista de documentos

ANEXO 2**RESOLUCIÓN FAL.7(29)**
aprobada el 10 de enero de 2002**ADOPCIÓN 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", que trata del procedimiento que debe seguirse 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 adopción de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 29º periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo VII 2) a), del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en dicho artículo VII 2) a), las enmiendas al Convenio, cuyo texto figura 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 mayo de 2003, a menos que antes del 1 de febrero de 2003 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan 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 adopción y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN, ENMENDADO

Capítulo 1 - Definiciones y disposiciones generales

A. Definiciones

1 Añádanse las siguientes definiciones:

"Polizón frustrado. Persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto".

"Puerto. Todo puerto, terminal, terminal mar adentro, astillero de buques o de reparaciones o rada normalmente utilizados para la carga, descarga, reparación y fondeo de buques, o todo otro lugar en el que un buque puede hacer escala."

"Polizón. Persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes".

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

2 En la **Norma 2.1**, añádase la nota siguiente:

"Nota:

Se han elaborado los siguientes impresos FAL, que figuran en el apéndice 1:

- Declaración general - Impreso FAL 1
- Declaración de carga - Impreso FAL 2
- Declaración de provisiones del buque - Impreso FAL 3
- Declaración de efectos de la tripulación - Impreso FAL 4
- Lista de la tripulación - Impreso FAL 5
- Lista de pasajeros - Impreso FAL 6
- Manifiesto de mercancías peligrosas - Impreso FAL 7."

3 Añádanse dos nuevos párrafos, nuevamente numerados, después del párrafo 2.75 existente:

"2.8 El Manifiesto de mercancías peligrosas será el documento básico en el que figuren los datos requeridos por las autoridades públicas referentes a las mercancías peligrosas.

2.8.1 En el Manifiesto de mercancías peligrosas las autoridades públicas no exigirán más información que la siguiente:

- Nombre del buque
- Número IMO
- Nacionalidad del buque
- Nombre del capitán
- Referencia del viaje
- Puerto de carga
- Puerto de descarga
- Agente marítimo
- Reserva/número de referencia
- Marcas y números
 - número de identificación del contenedor
 - número de matrícula del vehículo
- Número y tipo de bultos
- Nombre de expedición correcto
- Clase
- N° ONU
- Grupo de embalaje/envase
- Riesgos secundarios
- Punto de inflamación (en grados centígrados)
- Contaminante del mar
- Masa (kg) - bruta/neta
- FEm
- Posición de estiba a bordo"

4 Numérense de nuevo los párrafos existentes 2.8 a 2.26 como 2.9 a 2.27 y modifíquese en consecuencia la nota correspondiente al párrafo 2.13.

5 Suprímense los párrafos 2.7.6 y 2.7.6.1 y las notas correspondientes.

6 En el párrafo nuevamente numerado como 2.11 **Norma**, insértese:

- "• un ejemplar del Manifiesto de mercancías peligrosas"

7 En el párrafo nuevamente numerado como 2.12 **Norma**, insértese:

- "• un ejemplar del Manifiesto de mercancías peligrosas"

8 En la nota a pie de página correspondiente al párrafo 3.3.1 sustitúyase "apéndice 4" por "apéndice 2".

9 Añádase el nuevo capítulo 4 siguiente: "**Capítulo 4 - Polizones**

A. Principios generales

4.1 Norma. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán de conformidad con los principios de protección internacional establecidos en los instrumentos internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, y la legislación nacional pertinente.*

4.2 Norma. Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y sus representantes y los capitanes cooperarán en la mayor medida posible para prevenir y resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se adoptarán todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer indefinidamente a bordo de un buque.

B. Medidas preventivas

4.3 Medidas preventivas buque-puerto

4.3.1 Autoridades portuarias/de terminales

4.3.1.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes garantizarán que todos sus puertos estén dotados de la infraestructura y los procedimientos operacionales y de seguridad necesarios para evitar que tengan acceso a las instalaciones portuarias y a los buques las personas que intenten embarcarse clandestinamente a bordo de los mismos, teniendo en cuenta, al elaborar estos procedimientos, el tamaño del puerto y el tipo de carga transportada desde éste. Esta labor se efectuará en estrecha colaboración con las autoridades públicas competentes, los propietarios de buques y las entidades pertinentes en tierra, para prevenir los casos de polizonaje en los puertos en cuestión.

4.3.1.2 Práctica recomendada. Las disposiciones operacionales y/o los planes de seguridad deberán referirse, entre otras, y según el caso, a las siguientes cuestiones:

- a) el patrullaje periódico de las zonas portuarias;
- b) la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga fácilmente expuesta al acceso de los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en esas instalaciones;
- c) la inspección de los almacenes y las zonas de almacenamiento de la carga;
- d) la inspección de la carga cuando haya indicios claros de la presencia de polizones;
- e) la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades costeras pertinentes en el establecimiento de disposiciones operacionales;

* Además, las autoridades públicas quizás deseen examinar las conclusiones no vinculantes del Comité Ejecutivo del ACNUR sobre la cuestión de los polizones que solicitan asilo (1988, N° 53 (XXXIX)).

- f) la cooperación entre las autoridades portuarias y otras autoridades competentes (por ejemplo, autoridades policiales, aduaneras o de inmigración) para evitar el tráfico de personas;
- g) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra que operen en puertos nacionales para garantizar que sólo el personal autorizado por estas entidades interviene en las operaciones de estiba/desestiba y de carga/descarga de los buques y en otras operaciones relacionadas con la permanencia de los buques en los puertos;
- h) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra para garantizar que se puede probar fácilmente la identidad del personal que tiene acceso al buque y que se dispone de una lista de los nombres de las personas con más probabilidad de tener que subir a bordo en el transcurso del cumplimiento de sus obligaciones; y
- i) la colaboración de los estibadores y otras personas que trabajen en la zona portuaria para que notifiquen a las autoridades portuarias la presencia de toda persona que aparentemente no esté autorizada a hallarse en la zona portuaria.

4.3.2 Propietario/capitán del buque

4.3.2.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes se asegurarán de que los propietarios de buques y sus representantes en el puerto, los capitanes y otras personas responsables, prevean medidas de seguridad para impedir, en la medida de lo posible, que suban a bordo polizones o, en su defecto, que les permitan descubrirlos antes de que el buque salga del puerto.

4.3.2.2 Práctica recomendada. Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde exista riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las disposiciones de seguridad comprenderán como mínimo las siguientes medidas preventivas:

- todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no se utilicen durante la permanencia del buque en el puerto deberán cerrarse;
- el número de puntos de acceso al buque deberá reducirse al mínimo y dichos puntos deberán estar suficientemente protegidos;
- las partes del buque que dan al mar deberán estar debidamente protegidas;
- se deberá mantener una guardia apropiada en cubierta;
- siempre que sea posible, los miembros de la tripulación, u otras personas, si así se conviene con el capitán, vigilarán los embarcos y desembarcos;
- se deberán mantener medios de comunicación adecuados; y
- durante la noche se deberá mantener una iluminación adecuada tanto dentro como fuera del casco.

4.3.2.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, excepto los buques de pasaje, se sometan a una inspección minuciosa, antes de salir de un puerto donde exista riesgo de embarco de polizones, de conformidad con un plan o programa específico que conceda prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse. No se utilizarán métodos de búsqueda que puedan causar daño a los polizones ocultos.

4.3.2.4 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que no se realice la fumigación o precinto de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón hasta que se haya efectuado una inspección lo más minuciosa posible de las zonas que se deban fumigar o precintar, a fin de garantizar que no hay polizones en dichas zonas.

4.3.3 Sanciones nacionales

4.3.3.1 Norma. Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes procesarán conforme a su legislación nacional, a los polizones, polizones frustrados y personas que ayuden a los polizones a introducirse en los buques.

C. Tratamiento del polizón mientras se halle a bordo

4.4 Principios generales – Tratamiento humanitario

4.4.1 Norma. Los casos de polizonaje se tratarán de acuerdo con principios humanitarios, incluidos los indicados en la norma 4.1, prestando siempre la debida atención a la seguridad operacional del buque y a la seguridad y bienestar del polizón.

4.4.2 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón adopten las medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón mientras se halle a bordo, incluido el suministro de las provisiones adecuadas, alojamiento, atención médica apropiada y el uso de instalaciones sanitarias.

4.5 Trabajo a bordo

4.5.1 Norma. No se exigirá a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo.

4.6 Investigación y notificación por parte del capitán del buque

4.6.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques realicen todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía, y el puerto de embarco del polizón, y notifiquen la existencia de éste y todos los pormenores a las autoridades públicas del primer puerto de escala previsto. Esta información también se facilitará al propietario del buque, a las autoridades públicas del puerto de embarco, del Estado de abanderamiento y de todos los puertos de escala siguientes, si procede.

4.6.2 Práctica recomendada. Para recopilar la información que se deba notificar, el capitán del buque utilizará el impreso que figura en el apéndice 3.

4.6.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes darán instrucciones a los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón para que, cuando un polizón se declare refugiado/refugiada, atribuyan a esta información carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón.

4.7 *Notificación de la Organización Marítima Internacional*

4.7.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas informarán de todos los casos de polizonaje al Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

D. Desvío de la travesía prevista

4.8 Norma. Las autoridades públicas instarán a todos los propietarios de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a que den instrucciones a sus capitanes para que no se aparten de la travesía prevista a fin de intentar el desembarco de los polizones descubiertos a bordo del buque después de que éste haya salido de las aguas territoriales del país donde los polizones embarcaron, excepto cuando:

- las autoridades públicas del Estado hacia cuyo puerto se dirige el buque tras desviar su travesía hayan concedido permiso para desembarcar a los polizones;
- la repatriación se haya organizado en otro lugar, contando con la suficiente documentación y con un permiso de desembarco; o
- lo justifiquen razones de seguridad, salud o carácter humanitario.

E. Desembarco y retorno de un polizón

4.9 *Estado del primer puerto de escala de acuerdo con el plan del viaje*

4.9.1 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, decidirán, de conformidad con la legislación nacional, si pueden admitir al polizón en dicho Estado.

4.9.2 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco cuando éste disponga de documentos de viaje válidos para su regreso y tengan la seguridad de que se han adoptado o se adoptarán las medidas oportunas para la repatriación y se han cumplido todos los requisitos relativos al tránsito.

4.9.3 Norma. Cuando proceda, y de conformidad con la legislación nacional, las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco siempre que tengan la certeza de que ellas o el propietario del buque podrán obtener documentos de viaje válidos, tomar las medidas oportunas para la repatriación del polizón y cumplir todos los requisitos relativos al tránsito. Además las autoridades públicas, deberán considerar favorablemente la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón en casos en que sea difícil que prosiga viaje en el buque en que llegó o en que existan otros factores que impidan que prosiga viaje en dicho buque. Entre tales factores pueden incluirse, aunque su enumeración no sea exhaustiva, los siguientes:

- que el caso no se haya resuelto en el momento en que el buque salga del puerto; o
- que la presencia del polizón a bordo pueda poner en peligro la seguridad operacional del buque, la salud de la tripulación o del polizón mismo.

4.10 Puertos de escala siguientes

4.10.1 Norma. Cuando no se haya podido efectuar el desembarco del polizón en el primer puerto de escala previsto después de haber sido descubierto, las autoridades públicas de los puertos de escala siguientes examinarán la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón de conformidad con lo dispuesto en las normas 4.9.1, 4.9.2 y 4.9.3.

4.11 Estado de la nacionalidad o derecho de residencia

4.11.1 Norma. Con arreglo a la legislación internacional, las autoridades públicas, aceptarán la devolución de los polizones que posean la nacionalidad o ciudadanía plenas, o la devolución de los polizones que, de conformidad con la legislación nacional, tengan derecho de residencia en ese Estado.

4.11.2 Norma. Siempre que sea posible, las autoridades públicas ayudarán a establecer la identidad y nacionalidad o ciudadanía de los polizones que declaren que tienen nacionalidad de ese Estado o derecho de residencia en el mismo.

4.12 Estado de embarco

4.12.1 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas aceptarán, para examinar su caso, a los polizones que sean devueltos de su punto de desembarco cuando se haya establecido que el Estado de desembarco no puede admitirlos. Las autoridades públicas del Estado de embarco no devolverán los polizones al país donde se haya establecido anteriormente que no podían ser admitidos.

4.12.2 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones frustrados embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas autorizarán su desembarco, y el de los polizones descubiertos a bordo mientras el buque se halle en sus aguas territoriales, o, si procede, con arreglo a la legislación nacional, en la zona correspondiente a la jurisdicción de los servicios de inmigración de dicho Estado. No se impondrá ninguna sanción al propietario del buque ni se le exigirá el pago de ningún gasto ocasionado por la detención o la devolución de los polizones.

4.12.3 Norma. Cuando no se haya desembarcado a un polizón frustrado en el puerto de embarco, se le dará trato de polizón de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

4.13 El Estado de abanderamiento

4.13.1 Norma. Las autoridades públicas del Estado de abanderamiento del buque prestarán asistencia y colaborarán con el capitán/propietario del buque o la autoridad pública pertinente de los puertos de escala para:

- identificar al polizón y determinar su nacionalidad,
- realizar las gestiones necesarias ante las autoridades públicas pertinentes y facilitar la devolución del polizón en la primera oportunidad que se presente; y
- adoptar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón.

4.14 Devolución de polizones

4.14.1 Práctica recomendada. Cuando los documentos de un polizón no estén en regla, de ser posible y compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, las autoridades públicas expedirán, una carta explicativa a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. Dicha carta, autorizando, la devolución del polizón, por cualquier medio de transporte, a su país de origen o al punto en que comenzó su viaje, según el caso, y especificando cualquier otra condición impuesta por las autoridades, se entregará a la empresa de transporte que lleve de regreso al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco.

4.14.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas del Estado donde el polizón haya desembarcado se pondrán en contacto con las autoridades públicas competentes de los puntos de tránsito durante el viaje de regreso del polizón, a fin de informar acerca de su situación jurídica. Además, durante el viaje de regreso del polizón, las autoridades públicas de los países de tránsito permitirán, a reserva de los requisitos normales de visado y de seguridad nacional, el tránsito por sus puertos y aeropuertos a los polizones que viajen con arreglo a las instrucciones o directrices para la salida forzada del país, aplicadas por las autoridades públicas del país del puerto de desembarco.

4.14.3 Práctica recomendada. Cuando un Estado rector de puerto haya rehusado el desembarco de un polizón, deberá notificar sin demora al Estado de abanderamiento del buque que lo transportaba las razones para negarse a aceptar su desembarco.

4.15 Gastos de devolución y mantenimiento de los polizones

4.15.1 Práctica recomendada. Por lo general, las autoridades públicas del Estado en que se haya efectuado el desembarco de un polizón deberán informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón, o a su representante, de los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberán mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos.

4.15.2 Práctica recomendada. El periodo durante el que los propietarios de buques son considerados responsables de sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones en que hayan incurrido las autoridades públicas del Estado donde se haya efectuado el desembarco del polizón, debería ser el mínimo posible.

4.15.3 Norma. De acuerdo con su legislación nacional, las autoridades públicas considerarán la posibilidad, de atenuar las sanciones impuestas a los buques en los casos en que su capitán haya declarado debidamente la existencia de un polizón ante las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se adoptaron todas las medidas preventivas razonables para evitar el acceso del polizón al buque.

4.15.4 Práctica recomendada. De acuerdo con su legislación nacional, las autoridades públicas deberán considerar la posibilidad, de atenuar otras cargas normalmente impuestas en los casos en que los propietarios de los buques colaboren con las autoridades encargadas de la supervisión de modo satisfactorio a juicio de éstas, en la adopción de medidas destinadas a evitar el polizoneo."

10 Los capítulos 4, 5 y 6 y sus correspondientes párrafos deberán numerarse como capítulos 5, 6 y 7.

11 En los párrafos nuevamente numerados como 5.16, 5.17 y 5.18, sustitúyase "Norma 4.8" por "Norma 5.15".

12 En el párrafo nuevamente numerado como 7.5, sustitúyase "Norma 6.2" por "Norma 7.2".

13 En el párrafo nuevamente numerado como 7.9, sustitúyase "Norma 6.2" por "Norma 7.8".

14 Los apéndices deberán numerarse de nuevo, de la forma siguiente:

- .1 el apéndice 1 se mantiene como apéndice 1;
- .2 el apéndice 2 pasa a ser apéndice 6;
- .3 el apéndice 3 pasa a ser apéndice 4;
- .4 el apéndice 4 pasa a ser apéndice 2;
- .5 el apéndice 5 se mantiene como apéndice 5; y
- .6 el apéndice 6 pasa a ser apéndice 7.

15 Añádase el siguiente nuevo apéndice 3 - Impreso mencionado en la práctica recomendada 4.6.2:

APÉNDICE 3

IMPRESO DE NOTIFICACIÓN DE LOS PORMENORES RELATIVOS AL BUQUE Y AL POLIZÓN, QUE SE MENCIONA EN LA PRÁCTICA RECOMENDADA 4.6.2

<p>INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE</p> <p><i>Nombre del buque:</i> <i>Nº IMO:</i> <i>Pabellón:</i> <i>Compañía:</i> <i>Dirección de la compañía:</i> <i>Agente en el próximo puerto:</i> <i>Dirección del agente:</i> <i>Distintivo de radiollamada internacional</i> <i>Nº INMARSAT:</i> <i>Puerto de matrícula:</i> <i>Nombre del capitán:</i></p> <p>INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN</p> <p><i>Fecha/hora en que se lo descubrió a bordo:</i> <i>Lugar de embarco:</i> <i>País de embarco:</i> <i>Fecha/hora de embarco:</i> <i>Destino final al que pretende llegar:</i> <i>Motivos por los que declara haber embarcado en el buque*:</i></p> <p><i>Apellido(s):</i> <i>Nombre(s):</i> <i>Nombre por el que se lo conoce:</i> <i>Sexo:</i> <i>Fecha de nacimiento:</i> <i>Lugar de nacimiento:</i> <i>Nacionalidad declarada:</i> <i>Domicilio particular:</i> <i>País:</i></p>	<p><i>Tipo de documento de identidad, por ejemplo, Nº de pasaporte, Nº del documento de identidad, o Nº de la libreta de embarque:</i> <i>En caso de disponer de alguno de esos documentos,</i> <i>Fecha de expedición:</i> <i>Lugar de expedición:</i> <i>Fecha de expiración:</i> <i>Expedido por:</i> <i>Fotografía del polizón:</i></p> <p><i>Descripción física general del polizón:</i></p> <p><i>Primer idioma:</i> <i>Habla:</i> <i>Lee:</i> <i>Escribe:</i></p> <p><i>Otros idiomas:</i> <i>Habla:</i> <i>Lee:</i> <i>Escribe:</i></p>
---	---

* Si el polizón se declara refugiado o solicitante de asilo, esa información se considerará confidencial en la medida necesaria para la seguridad del polizón.

Otros pormenores:

- 1) *Método de embarco, incluidas otras personas implicadas (por ejemplo, tripulación, trabajadores del puerto, etc.), y si se introdujo con la carga/contenedores o se ocultó en el buque:*

- 2) *Inventario de los bienes del polizón:*

- 3) *Declaración del polizón:*

- 4) *Declaración del capitán (incluidas todas las observaciones sobre la credibilidad de la información facilitada por el polizón).*

Fecha(s) de la(s) entrevista(s):

Firma del polizón:

Firma del capitán:

Fecha:

Fecha:

17 Al final del impreso 6 que figura en el apéndice 1, suprimase el texto que comienza por "modelo de impreso ..." en su totalidad.

ANEXO 3**MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA
INTERPERIODOS SOBRE CUESTIONES RELATIVAS AL
COMERCIO ELECTRÓNICO**

- 1 garantizar el intercambio de información a fin de que el Comité de Facilitación esté informado de las novedades pertinentes relacionadas con el comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo;
- 2 en tal capacidad, servir de punto de convergencia para avanzar hacia el objetivo consistente en que la totalidad del despacho de los buques y su carga se efectúe por medios electrónicos;
- 3 garantizar que durante el proceso de revisión del Convenio de Facilitación, las prescripciones relativas al comercio electrónico se integren progresivamente en el Convenio;
- 4 definir las propuestas relativas a los cambios de procedimiento como resultado del intercambio electrónico de información;
- 5 hacer un seguimiento activo de cualquier acontecimiento de interés que se produzca en el seno del Subcomité 10 del Comité Técnico 8 de la ISO y fomentar el intercambio de información entre la ISO y la OMI en cuanto a cuestiones relacionadas con los buques y la información electrónica; y
- 6 hacer un seguimiento activo de cualquier acontecimiento de interés que se produzca en el seno de la OMC, la OMA y UN-CEFACT, entre otros, en el ámbito del intercambio electrónico de información.

ANEXO 4

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 30º PERIODO DE SESIONES

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional:

- estado jurídico del Convenio

Examen y adopción de las propuestas de enmiendas al anexo del Convenio

Medios electrónicos para el despacho de buques:

- .1 elaboración de sistemas uniformes para la llegada y el despacho de buques, personas y cargas;
- .2 posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo.

Examen general del Convenio, incluida su armonización con otros instrumentos internacionales:

- .1 examen de normas y prácticas recomendadas del anexo del Convenio respecto de las que las Partes Contratantes han notificado excepciones;
- .2 información presentada sobre la aplicación de las diversas disposiciones del anexo del Convenio;
- .3 aspectos de facilitación relacionados con la prevención y represión de actos ilícitos en la mar o en puerto;
- .4 aspectos de facilitación relacionados con prevención y fiscalización del tráfico ilícito de drogas; y

Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y represión de actos de terrorismo contra la navegación.

Aspectos de facilitación relacionados con las medidas y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar.

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

- implantación de los impresos normalizados de facilitación de la OMI

Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las 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 5**PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO
SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO (SPI)**

		Plazo de ultimación previsto
1	Actualización de la bibliografía (bajo la supervisión del Comité de Facilitación)	Indefinido
2	Disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores (bajo la supervisión del CSM, el CPMM y el Comité de Facilitación)	[2003]
3	Elaboración de un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales (bajo la supervisión del CSM)	[2003]
4	Elaboración de directrices para la formación del personal marino portuario (bajo la supervisión del CSM y el Comité de Facilitación)	2003
