



COMITÉ DE FACILITACIÓN
30º periodo de sesiones
Punto 20 del orden del día

FAL 30/20
21 febrero 2003
Original: INGLÉS

INFORME DEL 30º 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	7
3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL - ESTADO JURÍDICO DEL CONVENIO	8
4 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO	8
5 MEDIOS ELECTRÓNICOS DE DATOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	8
6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	11
7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO, INCLUIDA SU ARMONIZACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES	12
8 ASPECTOS DE FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE LOS ACTOS DE TERRORISMO CONTRA EL TRANSPORTE MARÍTIMO	19
9 ASPECTOS DE FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y LOS PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR	22
10 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES - IMPLANTACIÓN DE LOS IMPRESOS MODELO DE FACILITACIÓN DE LA OMI NORMALIZADOS	29

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
11 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS - POLIZONES	29
12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO	31
13 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI	38
14 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN	39
15 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	40
16 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN	40
17 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES	41
18 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2004	41
19 OTROS ASUNTOS	42
20 INFORME PARA EL CONSEJO	42

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	-	ORDEN DEL DÍA DEL 30º PERIODO DE SESIONES INCLUIDA LA LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	-	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO DE FACILITACIÓN, 1965
ANEXO 3	-	PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC/FAL SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO - DISPONIBILIDAD DE ASISTENCIA ADECUADA CON REMOLCADORES
ANEXO 4	-	JUSTIFICACIÓN DE LA ELABORACIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE AMARRE EN TIERRA - PRESENTADA POR EL GRUPO DE TRABAJO SPI
ANEXO 5	-	CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 31º PERIODO DE SESIONES
ANEXO 6	-	PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ, HASTA 2010
ANEXO 7	-	PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO SPI

1 GENERALIDADES - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 30º periodo de sesiones del 27 al 31 de enero de 2003. El Sr. C. Abela (Malta) y el Sr. M.A. de Almeida (Brasil) fueron elegidos por unanimidad Presidente y Vicepresidente, respectivamente, para 2003.

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

ALEMANIA	INDONESIA
ARGELIA	ISLAS MARSHALL
ARGENTINA	ITALIA
BAHAMAS	JAPÓN
BANGLADESH	KENYA
BÉLGICA	LETONIA
BOLIVIA	LÍBANO
BRASIL	LIBERIA
CANADÁ	MALASIA
CHILE	MALTA
CHINA	MÉXICO
CHIPRE	NIGERIA
CONGO	NORUEGA
CUBA	PAÍSES BAJOS
DINAMARCA	PANAMÁ
ECUADOR	PERÚ
ESPAÑA	POLONIA
ESTADOS UNIDOS	PORTUGAL
ESTONIA	REINO UNIDO
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA DE COREA
FILIPINAS	SINGAPUR
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	TAILANDIA
GHANA	TÚNEZ
GRANADA	TURQUÍA
GRECIA	VENEZUELA
GUATEMALA	

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 Asistieron también representantes de las Naciones Unidas y del siguiente organismo especializado:

ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS
(ACNUR)

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 DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE
CLASIFICACIÓN (IACS)
ICHCA INTERNATIONAL LIMITED (ICHCA)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS
(OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES
DE BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)

1.4 El Secretario General, al dar la bienvenida a los participantes hizo referencia a las diversas actividades emprendidas por la Organización desde el 29º periodo de sesiones del Comité, en especial a la celebración en 2002 de:

- la Conferencia diplomática para la adopción de un Protocolo al Convenio de Atenas, 1974; y
- la Conferencia diplomática sobre protección marítima.

Refiriéndose a la Conferencia diplomática sobre protección marítima, señaló que en ella se habían adoptado enmiendas al Convenio SOLAS y un nuevo Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, así como un conjunto de resoluciones sobre diversas actividades con el objetivo de incrementar la protección marítima, tanto a bordo como en tierra. También instó a estrechar la colaboración con otras organizaciones internacionales, tales como la OIT y la OMA, a fin de conseguir el objetivo de la OMI de prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra el transporte marítimo, como se prevé en la resolución A.924(22). La comunidad marítima cuenta ahora con un régimen reglamentario debidamente considerado a partir del cual puede elaborarse una infraestructura de protección marítima apropiada mediante la que disponer medidas de protección para los buques y los puertos, contra ataques terroristas, o reforzar las existentes. Asimismo la Conferencia dio cumplida respuesta a las expectativas generadas a nivel mundial, haciendo hincapié en la necesidad de tomar conciencia de la protección, y fomentarla, así como de inculcar una cultura de la seguridad y un respeto por el medio ambiente en todos los aspectos del sector marítimo.

Respondiendo a la solicitud formulada por la Asamblea en la resolución A.924(22) en la que se pide que se lleve a cabo un examen de las medidas y procedimientos para prevenir los actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y la tripulación y la seguridad de los buques, en el FAL 29, siguiendo las instrucciones del Comité, el Grupo de trabajo SPI había elaborado las recomendaciones pertinentes sobre protección de los puertos que se transmitieron al Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima, dependiente del MSC, para que las examinara detenidamente.

Con arreglo a la resolución 3 de la Conferencia de diciembre de 2002, se esperaba que el Comité examinase diversos aspectos de la facilitación del tráfico marítimo, como aportación al informe sobre la marcha de las actividades que el Secretario General debe presentar, a través del Consejo, a la Asamblea en su vigésimo tercera reunión, de conformidad con la resolución A.924(22). A petición del MSC 76, el Grupo de trabajo SPI examinará también, de forma preliminar, diversas solicitudes de la Conferencia, incluido el trabajo conjunto que deberán emprender la OMI y la OIT con respecto a la protección portuaria en sus términos más amplios.

El Secretario General subrayó que la escalada terrorista a nivel mundial no permite que se baje la guardia y señaló que sería prudente que todas las Partes interesadas comenzaran a dotarse, de manera metódica, sistemática y tan pronto como les sea posible, de toda la infraestructura necesaria (incluida la legislativa, administrativa y operacional) para poner en práctica las decisiones de la Conferencia sobre protección marítima, sin esperar a su entrada en vigor, el 1 de julio de 2004, evitando tener que adoptar decisiones apresuradas en el último momento.

Seguidamente recordó sus palabras en la apertura de la Conferencia Diplomática, señalando que no puede ignorarse la necesidad de garantizar el flujo interrumpido del transporte internacional por mar; razón por la que había aprovechado todas las oportunidades para aumentar la concienciación sobre la importancia del transporte marítimo en el marco del comercio mundial, y recordar el caos económico que se originaría si la cadena mundial de transporte se interrumpiera por ataques terroristas contra buques, puertos, terminales mar adentro u otras instalaciones marítimas. También por esas razones había propuesto, y el Consejo había aprobado, la siguiente modificación del lema de la OMI: **"Una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios"**.

Tras recordar que en su vigésima segunda reunión la Asamblea había aprobado la resolución A.920(22) "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar", insistió en que a menos que la cuestión se examinara en todos sus aspectos y se adoptasen las medidas adecuadas, podía haber resultados adversos para la integridad del sistema de búsqueda y salvamento que la Organización ha establecido para prestar auxilio a quienes estén necesitados de socorro en el mar.

Posteriormente informó al Comité de que se habían examinado puntos específicos, determinados por el MSC 75 en dos periodos de sesiones del MSC, en una reunión de los organismos y programas de las Naciones Unidas celebrada en Ginebra en julio y en una reunión informal en Suecia, en septiembre de 2002. Los informes correspondientes a dichas reuniones se remitieron al COMSAR 7, que ha realizado importantes avances en la elaboración de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR, a fin de presentarlas al examen y aprobación del MSC en su 77º periodo de sesiones para que se adopten formalmente en el 78º.

El Secretario General esperaba que el Comité continuara examinando esta cuestión desde la perspectiva de la facilitación, incluida la revisión del Convenio de Facilitación y de las resoluciones A.773, A.871 y A.867, relativas, respectivamente, al tráfico marítimo de

indocumentados, los polizones y el tráfico o transporte de migrantes por mar. La labor del Comité sobre esta cuestión tan importante constituiría su aportación al informe que presentará, el Secretario General, por medio del Consejo, a la vigésima tercera Asamblea, de conformidad con la resolución A.920(22).

Con respecto al polizonaje, que se ha convertido en una pesada carga tanto para los buques y sus tripulaciones como para el sector naviero en su conjunto, y que continúa siendo parte importante de la labor del Comité, el Secretario General hizo referencia a las enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación adoptadas en el 29º periodo de sesiones del Comité, para incluir elementos clave en la solución del problema de los polizones, que espera que entren en vigor el 1 de mayo de 2003.

En el marco del punto del orden del día sobre la utilización de medios electrónicos para el despacho de buques, el Comité continuará examinando las modalidades más apropiadas para facilitar el despacho de buques, cargas, pasajeros y tripulantes, aplicando soluciones informáticas tales como "la firma electrónica", y el "concepto de ventanilla única e información previa a la llegada".

En su 29º periodo de sesiones, el Comité examinó cuestiones relativas al Convenio de Facilitación desde un punto de vista general, así como la forma de modernizarlo y actualizarlo en cuanto a las novedades del sector marítimo en el contexto de la revisión estratégica del Convenio de Facilitación y la labor del Comité. Se esperaba que en el actual periodo de sesiones el Comité revisara las normas y prácticas recomendadas que figuran en el anexo del Convenio de Facilitación, respecto de las cuales los Gobiernos Contratantes hubieran notificado excepciones, a fin de determinar si habían quedado obsoletas o era necesario enmendarlas para que sean más aceptables a escala mundial; y para facilitar un mecanismo mediante el que se fomente que las Partes revisen las excepciones registradas y las medidas tomadas para armonizar sus procedimientos y requisitos nacionales con los del Convenio.

Refiriéndose al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, el Secretario General señaló que además de la labor sobre protección marítima y portuaria que tendrá que llevar a cabo, el Grupo proseguirá el examen de la elaboración de un Manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales y la disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores. Basándose en las instrucciones facilitadas por el MSC, el Grupo examinará también la elaboración de directrices para la formación de personal marítimo portuario, así como la actualización de la lista de las publicaciones existentes sobre la interfaz buque-puerto.

Recordando que la importancia de una pronta entrada en vigor de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, sobre la institucionalización del Comité de Facilitación es un tema que será puesto de manifiesto repetidamente, así como la confianza en que el Comité continuaría haciendo una contribución importante a la facilitación del tráfico marítimo internacional, el Secretario General mencionó que, en su 88º periodo de sesiones, el Consejo, si bien se mostró satisfecho en cuanto a los Estados Miembros que habían aceptado las enmiendas, adoptó una resolución en la que se insta a los Estados Miembros que todavía no lo han hecho a que adopten las medidas necesarias tan pronto como sea posible. Hasta el momento se han recibido 76 de las 108 aceptaciones necesarias, y aunque esto representa un aumento importante en el número de aceptaciones recibidas desde el 29º periodo de sesiones del Comité, todavía son necesarias otras 32 para cumplir los requisitos de entrada en vigor de las enmiendas de 1991. Por lo tanto, el Secretario General instó a los Gobiernos Miembros que aún no habían aceptado las enmiendas a que lo hicieran de modo que puedan entrar en vigor lo antes posible.

El Secretario General se mostró convencido de que el Comité continuaría realizando una contribución importante a la facilitación del tráfico marítimo internacional y de que respondería de manera positiva a las solicitudes de la Asamblea que se especifican en las resoluciones A.920(22) y A.924(22) y a las de la Conferencia sobre protección marítima que figuran en su resolución 3.

1.5 En respuesta a las observaciones del Secretario General, el Presidente indicó que, en sus deliberaciones, el Comité tendría muy en cuenta las orientaciones y solicitudes formuladas.

Verificación de poderes

1.6 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 estaba en regla.

Aprobación del orden del día

1.7 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 88° y 89° del Consejo (FAL 30/2 y FAL 30/2/1);
- .2 los periodos de sesiones 75° y 76° del Comité de Seguridad Marítima (FAL 30/2 y FAL 30/2/1);
- .3 el 48° periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (FAL 30/2);
- .4 los periodos de sesiones 84° y 85° del Comité Jurídico (FAL 30/2);
- .5 los periodos de sesiones 51° y 52° del Comité de Cooperación Técnica (FAL 30/2/1); y
- .6 el 7° periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (FAL 30/2).

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

Resultados de los periodos de sesiones 88° y 89° del Consejo

2.3 El Comité tomó nota (FAL 30/2, párrafos 2 a 6) de que, en su 88° periodo de sesiones, el Consejo había aprobado el informe del Comité sobre su 29° periodo de sesiones.

2.4 El Comité también tomó nota de los resultados del 89º periodo de sesiones del Consejo (FAL 30/2/1, párrafos 2 a 9), en particular, de que al examinar el documento C89/12/3 (Chipre, Filipinas y CIOSL), el Consejo había pedido a los Comités, y a través de ellos a sus órganos auxiliares, que cuando elaboren nuevos instrumentos, o enmiendas a los que ya están en vigor, se aseguren de que son compatibles y no entran en conflicto con otros instrumentos de derecho internacional, así como de que no puedan interpretarse ni utilizarse de forma que discrepen de los mismos, en particular de los que se refieren a los derechos humanos.

3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Estado jurídico del Convenio

3.1 El Comité (FAL 30/3) tomó nota de que, desde su 29º periodo de sesiones, el Congo, Estonia, Indonesia, Malta y Venezuela se habían adherido al Convenio, el 7 de agosto de 2002, el 22 de marzo de 2002, el 4 de noviembre de 2002, el 24 de septiembre de 2002 y el 10 de mayo de 2002, respectivamente, con lo cual el número total de Gobiernos Contratantes se elevaba a 94.

3.2 Al manifestar su agradecimiento a los Gobiernos del Congo, Estonia, Indonesia, Malta y Venezuela, el Comité instó a los Gobiernos Miembros que aún no hayan aceptado el Convenio a que consideren 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 LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO

El Comité observó que en el presente periodo de sesiones, no se habían propuesto enmiendas al anexo del Convenio para su adopción definitiva y decidió examinar las enmiendas futuras en relación con el punto 7 del orden del día (Examen general del Convenio, incluida su armonización con otros instrumentos internacionales).

5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

5.1 En su 29º periodo de sesiones (FAL 29/18, párrafo 5.20), el Comité estableció un grupo de trabajo por correspondencia para que lo mantuviera informado de las novedades relacionadas con el comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo y sirviese de punto de convergencia para lograr el objetivo de que la totalidad del despacho de los buques y su carga se efectúe por medios electrónicos; el mandato del grupo figura en el anexo 3 del documento FAL 29/18.

POSIBILIDADES DEL COMERCIO ELECTRÓNICO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

5.2 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 30/5), en el que le pedía examinar: la necesidad de enmendar el Convenio teniendo en cuenta el proceso de cambio iniciado por el uso de las soluciones del comercio electrónico; las restricciones jurídicas que pesan sobre dicho comercio y el levantamiento de las mismas; la participación directa de la OMI y del Comité cuando se contemplen modificaciones a la información normalizada, a los mensajes con información sobre mercancías potencialmente peligrosas y la publicación de las erratas que afectan al Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15), y sus posibles adiciones.

5.3 El Comité también tomó nota de la información facilitada por el Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 30/INF.5) sobre el "concepto de la ventana única", preparado por el Grupo de trabajo sobre procedimientos del comercio internacional, del Centro de las Naciones Unidas para la facilitación del comercio y las transacciones electrónicas (UN/CEFACT).

5.4 El Comité, tras aprobar en principio, las propuestas y recomendaciones formuladas por el Grupo de trabajo por correspondencia en el documento FAL 30/5, decidió remitirlo al Grupo de trabajo que se establecerá para que lo examine en detalle.

5.5 Los Países Bajos (FAL 30/5/1) informaron al Comité de un estudio sobre el flujo de datos en las comunicaciones entre las autoridades (portuarias) y los buques que entran en sus puertos o salen de ellos.

5.6 El Comité, recordando sus deliberaciones sobre la propuesta de los Países Bajos de enmendar el Convenio de Facilitación (FAL 30/7/3), en relación con el punto 7 del orden del día (véase el párrafo 7.12), pidió al Grupo de trabajo que la examinara y le aconsejase desde un punto de vista técnico.

Posibilidades de los documentos en Internet

5.7 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por Polonia en la ponencia general, sobre las posibilidades de los documentos basados en Internet.

ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE TRABAJO

5.8 El Comité estableció el grupo de trabajo con el mandato de:

- .1 examinar en detalle el documento FAL 30/5 y asesorar al Comité sobre las recomendaciones y propuestas del Grupo de trabajo por correspondencia que figuran en dicho documento, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y el documento FAL 30/5/1;
- .2 preparar el proyecto de enmiendas al Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, basándose en el proyecto de erratas preparado por el Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 30/5, anexo 1);
- .3 examinar el proyecto de circular FAL sobre la dirección electrónica (FAL 30/5, anexo 2) preparado por el Grupo de trabajo por correspondencia;
- .4 considerar el anteproyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación (FAL 30/7/3) y aconsejar al Comité desde el punto de vista técnico únicamente;
- .5 identificar la futura labor por medios electrónicos para el despacho de buques e indicar, si se requiere trabajo al respecto durante el lapso interperiodos; preparar el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia; y
- .6 rendir informe al Pleno el jueves.

5.9 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 30/WP.5), el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Examen del documento FAL 30/5

5.10 El Comité:

- .1 reconoció la necesidad de considerar enmiendas al Convenio de Facilitación debido al proceso de cambio como resultado del uso del comercio electrónico (párrafos 5, 6, 7, 8 y 9);
- .2 tomó nota de que la OMA, en colaboración con la IATA y la OACI, había revisado las Directrices conjuntas OMA/IATA sobre información anticipada acerca de los pasajeros (IAP) para incorporar en ellas las recientes prescripciones en cuanto a la protección del tráfico aéreo de pasajeros y tripulaciones. Las Directrices revisadas se presentarán a la aprobación del Comité Técnico Permanente de la OMA, en marzo de 2003 (FAL 30/5, párrafo 3);
- .3 convino en que el Comité tuviera en cuenta la labor sobre las prescripciones relativas a los datos aduaneros para la carga, que se lleva a cabo en la OMA, en particular el Modelo de Datos Aduaneros de dicha organización (FAL 30/5, párrafo 11);
- .4 se mostró de acuerdo con la opinión del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las restricciones jurídicas que pesan sobre el comercio electrónico y las posibles reacciones ante el levantamiento de las mismas, así como con que el Comité de Facilitación debería participar directamente cuando se contemplen cambios en la información normalizada y los mensajes con información marítima sobre mercancías peligrosas (párrafos 15, 16, 17 y 18); y
- .5 tomó nota de las novedades que han tenido lugar en las siguientes organizaciones internacionales (ISO, ONU/CEFACT, ONU/CEPE, OMA, etc.) en lo referente a las normas pertinentes y la facilitación del comercio internacional (FAL 30/5, párrafos 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24).

5.11 Con respecto a los conceptos de "ventana única e información previa a la llegada" para los buques a fin de que se pueda facilitar toda la información requerida a los buques que llegan a un puerto, así como la que los buques deben proporcionar al puerto y a las autoridades públicas, a través de un punto de entrada, el Comité tomó nota con agradecimiento de la información presentada por los Países Bajos en el documento FAL 30/5/1. El Comité invitó a otros Gobiernos Miembros a remitir informes sobre estudios análogos a título informativo y para que se examinen en el próximo periodo de sesiones.

Enmiendas al Compendio FAL de la OMI sobre facilitación y el comercio electrónico

5.12 El Comité aprobó el documento FAL 30/WP.5/Add.1, en su forma enmendada, para que se distribuya con la signatura FAL.5/Circ.15/Corr.1.

Circular FAL sobre la dirección electrónica

5.13 El Comité examinó el anexo 3, enmendado, del documento FAL 30/WP.5 y lo aprobó para que se distribuya con la signatura FAL.5/Circ.19.

Propuesta de enmiendas al Convenio de Facilitación

5.14 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo (FAL 30/WP.5, párrafo 9) sobre la propuesta de enmiendas al Convenio de Facilitación (FAL 30/7/3), según la cual, desde el punto de vista técnico, las propuestas de enmienda podrían aceptarse durante su examen de la aprobación del proyecto de enmiendas al Convenio.

Futura labor sobre los medios electrónicos para el despacho de buques

5.15 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo (FAL 30/WP.5, párrafo 11) de que es preciso que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre cuestiones relativas al comercio electrónico prosiga sus tareas.

5.16 Tras una prolongada deliberación, el Comité decidió no constituir un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre cuestiones relativas al comercio electrónico y pidió a los Gobiernos Miembros que en su próximo periodo de sesiones presenten propuestas relacionadas con los siguientes temas:

- .1 las enmiendas al Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15 y Corr.1);
- .2 el intercambio de información para mantener al Comité al tanto de las novedades pertinentes relativas al comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo;
- .3 repercusión de los últimos avances en materia de protección marítima en el comercio electrónico; y
- .4 forma de difundir el comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo en países menos desarrollados.

6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

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

6.2 El Comité tomó nota de los resultados de la reunión de los Presidentes y del MSC 76 (FAL 30/6 y Add.1), en particular, de que la Reunión había acordado que tanto las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC (MSC/Circ.931-MEPC/Circ.366, enmendada), como las Directrices del Comité de Facilitación (FAL.3/Circ.179) deberían reajustarse para hacer más fácil su utilización.

6.3 El Comité sancionó la recomendación de la reunión de los Presidentes y, a tal efecto, pidió al Presidente que, en consulta con la Secretaría, preparase un proyecto de texto reajustado para que lo examinara el FAL 31; también acordó que, al preparar el nuevo proyecto de texto de las Directrices del Comité, se tuvieran en cuenta las del MSC y el MEPC.

7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO, INCLUIDA SU ARMONIZACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES

Examen de las normas y prácticas recomendadas del anexo del Convenio respecto de las cuales las Partes Contratantes han notificado excepciones

7.1 El Comité recordó que, en su 29º periodo de sesiones (FAL 29/18, párrafo 7.9), había convenido en examinar las normas y prácticas recomendadas recogidas en el anexo del Convenio de Facilitación respecto de las cuales los Gobiernos Contratantes hubieran notificado excepciones, a fin de determinar si han quedado obsoletas o si podrían enmendarse para hacerlas 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.

7.2 En su 29º periodo de sesiones (FAL 29/18, párrafo 7.12), el Comité convino también 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, solicitándoles que respondieran a un cuestionario. Con dicha información en su poder, el Comité podría determinar la idoneidad de determinadas disposiciones del Convenio. En consecuencia, el Comité decidió examinar la elaboración de dicho cuestionario en el periodo de sesiones actual. Se pidió a la Secretaría que reuniera toda la información disponible sobre las excepciones a las normas y las prácticas recomendadas que se hubieran registrado a fin de someterla a examen.

7.3 En su 29º periodo de sesiones (FAL 29/18, párrafo 7.14), el Comité convino asimismo en examinar las siguientes cuestiones en el periodo de sesiones actual: la presentación de las razones detalladas de dichas excepciones; por parte de los Gobiernos Contratantes; la limitación de las excepciones a diferencias reales y no a explicaciones sobre mejores servicios; la introducción de un manual explicativo del Convenio; la incorporación al artículo VIII del Convenio de una prescripción en la que se exija el examen periódico de las excepciones; y la necesidad de identificar las normas básicas.

7.4 El Comité tomó nota de que la Secretaría (FAL 30/7, anexo 1) había reunido la información disponible sobre las diferencias entre las prácticas nacionales y las normas y prácticas recomendadas que figuran en el anexo del Convenio de Facilitación, a solicitud del Comité, a partir de las notificaciones de los Gobiernos Contratantes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

7.5 El Comité examinó las cuestiones mencionadas en los párrafos 7.2 y 7.3 *supra* y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

7.6 En lo que se refiere a la elaboración de un cuestionario para recabar información actualizada de los Gobiernos Contratantes en cuanto a las excepciones, las normas y la implantación de las prácticas recomendadas del anexo del Convenio, el Comité, confirmando la necesidad de elaborarlo, convino en que debería enviarse a todos los Gobiernos Miembros de la Organización no sólo para abordar las excepciones registradas por los Gobiernos Contratantes sino también para averiguar los impedimentos que encuentran los Gobiernos Miembros para ratificar el Convenio. Después de decidir que debería utilizarse el término "diferencias" en lugar de "excepciones" a fin de adoptar el término utilizado en el artículo VIII del Convenio, encargó al Grupo de trabajo sobre el examen del Convenio que se preveía establecer, que elaborara el

cuestionario y el proyecto de circular FAL conexo. También se acordó que, al elaborar dicho cuestionario, el Grupo de trabajo debería tener en cuenta la implantación de los impresos FAL (1 a 7).

7.7 El Comité acordó que los Gobiernos Contratantes deberían presentar las razones detalladas de las diferencias entre sus prácticas y las normas y las prácticas recomendadas y que la cuestión se incluyera en el proyecto de circular FAL previsto.

7.8 En cuanto a que las excepciones deberían limitarse a diferencias reales, y no a explicaciones sobre mejores servicios, el Comité acordó que la cuestión también debería incluirse en el proyecto de circular FAL anteriormente mencionado.

7.9 El Comité convino en que la introducción de un manual explicativo del Convenio era necesaria y encargó al Grupo de trabajo que examinara la cuestión y propusiera el método, y el calendario para la elaboración del manual y, en caso de ser necesario, que preparara un proyecto de mandato para que un grupo de trabajo por correspondencia se ocupara del asunto en el lapso interperiodos.

7.10 Por lo que respecta a la incorporación en el artículo VIII del Convenio de una prescripción en la que se exija el examen periódico de las diferencias, el Comité encargó al Grupo de trabajo que considerara la necesidad de introducir dichas enmiendas y, si lo estimaba oportuno, preparara un proyecto de enmiendas al artículo VIII del Convenio para examinarlo en el próximo periodo de sesiones.

7.11 Además, el Comité debatió brevemente la necesidad de identificar las normas básicas que podrían excluirse de la disposición sobre excepciones que figura en el artículo VIII del Convenio, y remitió la cuestión al Grupo de trabajo para que éste la examinara con detenimiento.

Propuesta de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación

7.12 El Comité convino en remitir la propuesta presentada por los Países Bajos (FAL 30/7/3) al Grupo de trabajo sobre el examen del Convenio y al Grupo de trabajo sobre IED que se establecería en relación con el punto 5 del orden del día a fin de que la examinaran desde el punto de vista jurídico y técnico, respectivamente, y asesoraran al Comité en consecuencia. Además, el Comité encargó al Grupo de trabajo que examinara la propuesta de Francia recogida en el documento FAL 29/4/1.

Información presentada sobre la aplicación de las diversas disposiciones del anexo del Convenio

7.13 El Comité examinó los cuadros que contienen (FAL 30/7/2) las notificaciones presentadas por los Gobiernos Contratantes sobre las diferencias entre sus prácticas nacionales y las normas del Convenio, con objeto 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 las notificaciones de Malta (FAL/Circ.97) y de que el anexo del documento FAL 30/7/2 constituía los Índices I y II del Apéndice 6, de la publicación para la venta, del Convenio de Facilitación, enmendado.

7.14 La Secretaría informó al Comité de que se había recibido una notificación de Italia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio de Facilitación, sobre las diferencias entre la legislación italiana, las normas 1.4, 1.5, 1.6, 1.8 y 3.3.6 y las prácticas

recomendadas 1.7, 4.7 y 4.8 del Convenio, diferencias que se incluirían en la próxima edición de los cuadros en que se recopilan las notificaciones (FAL 30/7/2, anexo).

7.15 La delegación de Singapur informó al Comité de que su país no acepta el envío de las listas de pasajeros y tripulación por medios electrónicos. Singapur acepta listas impresas, firmadas por el capitán.

7.16 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes a que informaran a la Secretaría de los cambios que deberían introducirse en el anexo del documento FAL 30/7/2 y pidió a la Secretaría que incluyera las notificaciones actualizadas en la próxima edición de los cuadros en que se recopilan las notificaciones.

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

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

7.17 El Comité tomó nota de los resultados de la labor del MSC 75 y el MSC 76 sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (FAL 30/7/1 y FAL 30/7/1/Add.1) y, en particular, de los puntos siguientes:

- .1 la información estadística sobre actos de piratería y robos a mano armada (FAL 30/7/1, párrafos 2 a 4 y FAL 30/7/1/Add.1, párrafos 1 a 7);
- .2 la ejecución del proyecto de lucha contra la piratería (FAL 30/7/1, párrafos 5 a 11 y FAL 30/7/1/Add.1, párrafos 8 a 17);
- .3 los resultados del quincuagésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas (FAL/30/7/1, párrafos 14 a 16);
- .4 el Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (FAL 30/7/1, párrafos 12 y 13 y FAL 30/7/1/Add.1, párrafos 18 a 20); y
- .5 el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques (resolución A.922(22)).

7.18 El Comité pidió a la Secretaría que lo mantuviera oportunamente informado acerca de las novedades que pudieran surgir sobre el particular.

Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y fiscalización del tráfico ilícito de drogas

7.19 El Comité recordó que, al considerar el punto 8 (Prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo), había convenido en examinar la resolución A.872(20), sobre las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores, en buques dedicados al transporte marítimo internacional, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 3 de la Conferencia de 2002.

7.20 Tras debatir brevemente la cuestión, el Comité encargó al Grupo de trabajo que examinara la resolución A.872(20).

Constitución del Grupo de trabajo

7.21 El Comité constituyó un Grupo de trabajo sobre el examen del Convenio y le encargó que tuviera a bien:

- .1 elaborar un proyecto de circular FAL que incorporara:
 - .1 un cuestionario para recabar información actualizada de los Gobiernos Miembros en la que se señalen las diferencias entre las prácticas de cada país y las normas y prácticas recomendadas del Convenio;
 - .2 una invitación a dichos Gobiernos para que presenten razones detalladas que justifiquen dichas diferencias; y
 - .3 la identificación de las diferencias reales únicamente, y no explicaciones sobre implantación ni pormenores sobre servicios más amplios que exceden las prescripciones del Convenio;
- .2 considerar la elaboración de un manual explicativo del Convenio y proponer un procedimiento, un calendario para la elaboración y, en caso de ser necesario, preparar un mandato para que un grupo de trabajo por correspondencia se ocupe del particular durante el lapso interperiodos;
- .3 examinar la necesidad de identificar normas básicas;
- .4 elaborar un proyecto de enmiendas al artículo VIII del Convenio para introducir una disposición en la que se exija el examen de las diferencias entre las prácticas de los Gobiernos Contratantes y las prácticas recomendadas del Convenio;
- .5 examinar los aspectos jurídicos de la propuesta de enmiendas al Convenio de Facilitación que se enumeran en el documento FAL 30/7/3 e incluir la propuesta de enmiendas presentada por Francia en el documento FAL 29/4/1; y
- .6 presentar un informe al Pleno el jueves.

7.22 El Comité recordó al Grupo de trabajo las instrucciones impartidas en relación con la protección marítima (véase el párrafo 8.9) y las personas rescatadas en el mar (véase el párrafo 9.13).

7.23 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 30/WP.2), el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Cuestionario para recabar información actualizada de los Gobiernos Miembros

7.24 El Comité convino en que sería conveniente redactar un cuestionario escueto y sencillo, y decidió incluir en él las siguientes cuestiones:

- .1 Nombre del país.
- .2 ¿Es el Gobierno del país, Contratante del Convenio?

Si la respuesta es afirmativa:

- .1 enumere las normas y las prácticas recomendadas que NO se hayan adoptado;
- .2 declare las diferencias entre las prácticas de su país y dichas normas o prácticas recomendadas;
- .3 exponga la necesidad de que existan dichas diferencias;
- .4 ¿sigue siendo válida la última diferencia identificada o podría retirarse?
- .5 ¿qué medidas se han adoptado para adaptar los trámites, documentos y formalidades a las disposiciones de la norma o práctica recomendada enmendada o nuevamente adoptada?
- .6 ¿qué medidas se han adoptado para armonizar las prácticas nacionales con las normas y prácticas recomendadas del Convenio?

Si la respuesta es negativa:

- .1 enumere las normas y las prácticas recomendadas que son análogas a las prácticas de su país;
 - .2 enumere las normas y las prácticas recomendadas que NO son análogas a las prácticas de su país;
 - .3 declare las diferencias entre las prácticas de su país y dichas normas o prácticas recomendadas;
 - .4 exponga la necesidad de que existan dichas diferencias;
 - .5 ¿qué medidas se han adoptado para armonizar las prácticas nacionales con las normas y las prácticas recomendadas del Convenio?
 - .6 señale los obstáculos, si los hay, para constituirse en Gobierno Contratante del Convenio.
- .3 ¿Requiere su país asistencia de la Organización para aceptar o hacerse parte en el Convenio o implantarlo de forma eficaz?

7.25 El Comité encargó a la Secretaría que ultimara el cuestionario, incluido su formato, en consulta con el Presidente del Grupo de trabajo, y añadiera cualquier otra pregunta pertinente que estimara adecuada, incluidas las relativas a los impresos FAL, antes de distribuirlo entre los Gobiernos Miembros. Asimismo, el Comité encargó a la Secretaría que, al finalizar el cuestionario, pidiera a los Gobiernos Miembros que se lo devolvieran debidamente cumplimentado el 30 de mayo de 2003, a más tardar.

7.26 El Comité tomó nota de que se publicaría, lo antes posible, una versión actualizada del Convenio de Facilitación y que las diferencias notificadas a la Secretaría, al 31 de mayo de 2003,

con arreglo al cuestionario, quedarían reflejadas en ella. Las que no se hayan recibido para esa fecha, pero que ya figuren en la versión actual (edición de 1998), permanecerán, sin cambios, en la nueva versión.

7.27 El Comité aprobó la circular FAL.3/Circ.184 sobre el Examen de las normas y las prácticas recomendadas recogidas en el anexo del Convenio de Facilitación, y pidió a la Secretaría que la distribuyera lo antes posible.

Elaboración de un manual explicativo del Convenio

7.28 El Comité reconoció que la elaboración de un manual explicativo podría servir de ayuda para interpretar el texto jurídico de las disposiciones del Convenio que puede ser complejo y, en ocasiones, difícil de comprender. Una explicación de las disposiciones y las mejores prácticas, en forma de manual, contribuiría a una mejor comprensión del Convenio y, en consecuencia, a su mejor aplicación.

7.29 Tras observar que el manual propuesto sería un documento de carácter general en el que se facilitarían interpretaciones de las normas y prácticas recomendadas, el Comité reconoció que podría constituir un vínculo útil entre el Convenio de Facilitación y la elaboración de la legislación nacional pertinente. El Comité decidió que el manual propuesto debería ser sencillo y que no sería necesario que siguiera el procedimiento habitual de enmiendas del Convenio.

7.30 El Comité convino en que la forma adecuada de abordar esta cuestión sería constituir un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la elaboración de un manual explicativo del Convenio de Facilitación* con el mandato de elaborar sus líneas generales y presentarlo al FAL 31. El Grupo de trabajo propuso 2006 como año previsto para la ultimación del manual.

7.31 La delegación de las Bahamas manifestó que el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia, en el actual periodo de sesiones, resultaba prematuro y que debería aplazarse hasta que se conocieran los resultados del cuestionario.

7.32 La delegación de Chipre no respaldó la decisión del Comité de constituir un grupo de trabajo por correspondencia para tratar la cuestión.

* Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la elaboración de un manual explicativo del Convenio de Facilitación

Sr. Eildert Broekema
Asesor de políticas
Ministerio de Finanzas, Dirección general de legislación y políticas aduaneras
Apartado de correos 20201
La Haya
2500 EE
Países Bajos

Teléfono: 31 70 342 8129
Facsímil: 31 70 342 7938
Correo electrónico: e.broekema@minfin.nl

Necesidad de identificar las normas básicas

7.33 El Comité reconoció que sería conveniente identificar las normas básicas del Convenio que pudieran excluirse de la disposición sobre excepciones que figura en el artículo VIII, y convino en que sería apropiado volver a tratar la cuestión después de reunir y evaluar los resultados del cuestionario para recabar información actualizada de los Gobiernos Miembros.

Enmiendas al artículo VIII

7.34 El Comité tomó nota de la opinión de Dinamarca en el sentido de que podría iniciarse un examen de las diferencias que deben notificarse al Secretario General en virtud del artículo VIII del Convenio sin necesidad de enmendarlo. El Comité acordó que sería más adecuado volver a tratar la cuestión después de reunir y evaluar los resultados del cuestionario para recabar información actualizada de los Gobiernos Miembros.

Aspectos jurídicos de la propuesta de enmiendas al Convenio

7.35 En relación con el documento presentado por Francia (FAL 29/4/1), en el que se recoge un proyecto de texto revisado del Anexo del Convenio de Facilitación 1965, el Comité coincidió con el Grupo de trabajo en que sería conveniente que Francia presentara una propuesta revisada al FAL 31 teniendo en cuenta el texto refundido del anexo del Convenio que incorpora las enmiendas de 1999 (FAL 27/19, anexo 2) y las de 2002 (FAL 29/18, anexo 2).

7.36 Por lo que respecta al documento presentado por los Países Bajos (FAL 30/7/3), en el que se recoge un proyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación relacionadas con los conceptos de información previa a la llegada, ventanilla única, sistemas comunitarios y comunicación electrónica, el Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo se había mostrado conforme con la opinión del delegado de los Estados Unidos en el sentido de que, en relación con la información previa a la llegada que figura en la práctica recomendada 2.1.3 (FAL 30/7/3), era una cuestión cambiante y que debería evitarse, de momento, hacer referencia a un plazo específico.

7.37 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, con la propuesta anterior; no obstante, al observar que dicho documento podría mejorarse de acuerdo con las enmiendas al Convenio de 2002, también se mostró conforme con la opinión del Grupo de trabajo de que sería conveniente que los Países Bajos presentaran una propuesta revisada en el próximo periodo de sesiones.

7.38 El Comité observó que el uso de las expresiones "liberación de mercancías" y "despacho de mercancías" en el contexto de los procedimientos simplificados había causado cierta confusión en el sector y que quizá hubiera llegado el momento de considerar la elaboración de definiciones de ambas expresiones, que podrían ser las mismas que figuran en el Convenio de Kioto.

7.39 Asimismo, el Comité encargó a la Secretaría que reuniera los resultados del cuestionario y los distribuyera, a fin de examinarlos en el FAL 31.

8 ASPECTOS DE FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE LOS ACTOS DE TERRORISMO CONTRA EL TRANSPORTE MARÍTIMO

8.1 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones (FAL 29/18, párrafo 2.16), al examinar las peticiones de la Asamblea recogidas en la resolución A.924(22) había reconocido que la facilitación y la mejora de la protección eran cuestiones complementarias, que no debían considerarse mutuamente excluyentes. Dada su amplia experiencia tanto en el sector portuario como en el del transporte marítimo, el Comité encargó al Grupo de trabajo SPI que identificara las omisiones existentes y los aspectos que precisan mejora. Los resultados de la labor de dicho Grupo, que comprenden varias recomendaciones relativas a la protección portuaria y de los buques, se transmitieron al Grupo de trabajo internacional sobre protección marítima (ISWG) en febrero de 2002 (MSC 75/ISWG 13).

8.2 El Comité (FAL 30/8) tomó nota de que la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima había adoptado enmiendas al Convenio SOLAS y al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIB), mediante sus resoluciones 1 y 2, respectivamente, (SOLAS/CONF.5/32, SOLAS/CONF.5/34). Las enmiendas al Convenio SOLAS suponen, entre otras cosas, la creación de un nuevo capítulo XI-2 (Medidas especiales para incrementar la protección marítima), que remite al Código PBIB y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes del Código.

8.3 El Comité tomó nota asimismo de que la Conferencia también había adoptado varias resoluciones (SOLAS/CONF.5/34) (FAL 30/8, anexo).

8.4 Especialmente se señalaron al Comité los apartados g) y h) del párrafo 1 de la parte dispositiva de la resolución 3 de la Conferencia, a saber:

- "g) examinar, en relación con la protección, los aspectos pertinentes de la facilitación del tráfico marítimo como, por ejemplo, las llegadas y salidas en los puertos, los formularios normalizados de notificación y el intercambio electrónico de datos, y adaptar las medidas que se consideren apropiadas;
- h) examinar la resolución A.872(20) de la Asamblea de la Organización, sobre las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, y si se considera necesario, elaborar las correspondientes enmiendas a dicha resolución;"

8.5 También se señaló al Comité con especial atención:

- la resolución 8 sobre el Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo;
- la resolución 9 sobre el Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas; y
- la resolución 11 sobre Aspectos relacionados con el factor humano y el permiso de tierra para la gente de mar.

8.6 El Comité tomó nota de que el MSC 76, tras considerar varias peticiones de la Conferencia SOLAS de 2002 que figuran en las resoluciones de la Conferencia, había acordado estudiarlas con detenimiento en el MSC 77 y entre tanto, decidió encargar al Grupo de trabajo SPI que efectuara un examen preliminar de las siguientes cuestiones:

- .1 en relación con la resolución 3 (párrafos 1 a), 1 f) y 1 i), respectivamente, de la parte dispositiva):
 - .1 en colaboración con el Subcomité STW, la elaboración de orientaciones sobre formación, tales como cursos modelo para los oficiales de protección del buque, los oficiales de la compañía para la protección marítima, los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, y el personal de protección de las compañías, los buques y los puertos;
 - .2 la consideración de la protección de los buques a los que se aplican las disposiciones del capítulo XI-2 cuando realizan operaciones de interfaz con las unidades flotantes de producción y de almacenamiento y las unidades flotantes de almacenamiento; y
 - .3 la necesidad de otras orientaciones o directrices para garantizar la implantación mundial, uniforme y sistemática de las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del Código PBIP; y
- .2 en relación con la resolución 8 (párrafo 5 de su parte dispositiva), contribuir, con los conocimientos pertinentes, a las tareas de la OIT y a la labor conjunta prevista sobre la protección portuaria,

y pidió al Grupo que le presentara un informe en su 77º periodo de sesiones para poder ofrecer más orientación sobre este tema.

8.7 En relación con la labor que van a efectuar conjuntamente la OMI y la OIT sobre la cuestión más amplia de la protección portuaria conforme a la resolución 8, se informó al Comité de que la OIT había celebrado dos reuniones oficiales en septiembre y octubre de 2002, y que en febrero de 2003 tenía previsto celebrar una tercera. El Comité tomó nota de que el Grupo Mixto de trabajo, oficial, OMI/OIT aún no se había establecido.

8.8 El Comité encomendó al Grupo de trabajo SPI que, además de las instrucciones que se le impartirán en relación con el punto 12, efectúe, con la mayor urgencia, un examen preliminar de las cuestiones señaladas en el párrafo 8.6 y que el jueves, informe al Pleno sobre el particular.

8.9 El Comité pidió al Grupo de trabajo encargado del examen del Convenio de Facilitación que tuviera a bien:

- .1 en relación con la protección, examinar los aspectos pertinentes de la facilitación del tráfico marítimo, tales como las llegadas y salidas de los puertos, los formularios normalizados de notificación y el intercambio electrónico de datos, y adoptar las medidas pertinentes (véase el apartado 1 g) de la resolución 3 de la Conferencia que figura en el anexo de documento FAL 30/8);
- .2 examinar la resolución A.872(20) de la Asamblea de la Organización, sobre las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias

sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional y, si es necesario, elaborar las correspondientes enmiendas a dicha resolución (véase el apartado 1 h) de la resolución 3 de la Conferencia que figura en el anexo de documento FAL 30/8); y

.3 presentar un informe al Pleno, el jueves.

8.10 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 30/WP.2/Add.1), el Comité tomó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

Aspectos de facilitación del tráfico marítimo relacionados con la protección marítima

8.11 El Comité tomó nota del parecer del Grupo, según el cual la protección y la facilitación podrían complementarse mutuamente en lo referente a aduanas e inmigración. Podrían utilizarse técnicas de análisis de riesgos para estudiar los datos y establecer perfiles de riesgo que beneficiarían tanto a las autoridades sanitarias como a las del sector veterinario.

8.12 El Comité tomó nota de la opinión de la delegada de Portugal, según la cual había llegado el momento de que la Organización abordara la cuestión del intercambio de información entre puertos, lo que, a su juicio, facilitaría la expedición de permisos de tierra a las tripulaciones de los buques y señaló que sería necesario establecer una base de datos en la OMI, a la que puedan acceder las autoridades públicas que, entre otras cosas, facilite el intercambio de información técnica sobre los buques, incluido su historial y los pormenores de los anteriores y los próximos puertos de escala.

8.13 El Comité tomó nota del parecer del Grupo, según el cual debería alentarse a los Gobiernos Miembros a promover el concepto de la "ventanilla única", permitiendo así, que el capitán del buque o su agente proporcionen la información prescrita por ese método. Mediante la utilización de un solo punto de entrada y la asignación de un número de referencia a cada buque, se podría prescindir de la necesidad de duplicar la información, lo que, entre otras cosas, facilitaría el comercio y serviría de apoyo a las medidas para incrementar la protección.

8.14 El Comité tomó nota de que, según el Grupo, la OMA había establecido prescripciones sobre los datos relacionados con la notificación de carga y que, a fin de abordar adecuadamente ese tema, sería prudente realizar un estudio detallado de esa serie de datos, junto con los siete impresos de facilitación, el compendio IED y los siguientes certificados requeridos sobre protección:

- Certificado internacional de protección del buque;
- Registro sinóptico continuo;
- Declaración de protección marítima, entre el buque y la instalación portuaria; y
- Información adicional relacionada con la protección que se exige llevar a bordo.

8.15 El Comité, reconociendo que las anteriores recomendaciones entrañan un estudio detenido además de la comparación de los documentos anteriormente indicados, decidió volver a examinar este asunto en su próximo periodo de sesiones e invitó a que se presenten ponencias sobre el particular al FAL 31.

8.16 El Comité encomendó a la Secretaría que lo mantuviera informado de las novedades que se produzcan sobre el particular tanto en la OMA como en la OIT.

Revisión de la resolución A.872(20)

8.17 El Comité tomó nota de que al examinar esta cuestión, sería preciso tener en cuenta el contenido del documento SOLAS/CONF.5/14 (Colombia), presentado a la Conferencia de 2002 sobre protección marítima, a fin de actualizar las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)).

8.18 El Comité, reconociendo que el examen de este punto requeriría un tiempo y un esfuerzo considerables, decidió volver a examinar la cuestión en su próximo periodo de sesiones y pidió que se presentaran propuestas para examinarlas en el FAL 31, teniendo en cuenta el contenido del documento SOLAS/CONF.5/14, anteriormente mencionado.

8.19 El Comité encargó a la Secretaría que preparase el proyecto sobre la marcha de las actividades, exigido en virtud de la resolución A.924(22).

9 ASPECTOS DE FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y LOS PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

9.1 El Comité recordó que, en su 29º periodo de sesiones (FAL 29/18, párrafo 7.44), al examinar las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar, en respuesta a la solicitud formulada por la Asamblea en la resolución A.920(22), había observado que una de las opciones para abordar el asunto en el marco de los instrumentos pertinentes de la OMI, podría ser 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 y admisibilidad de conformidad con la legislación nacional y los convenios internacionales;
- .3 el retorno a su país de origen o la acogida en un tercer país,

y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que abordaran las cuestiones planteadas teniendo en cuenta, si se estima oportuno, las normas existentes 2.19 a 2.26 y 6.8 a 6.10 del Convenio de Facilitación.

9.2 El Comité recordó asimismo que había acordado (FAL 29/18, párrafo 9.1) considerar la necesidad de enmendar las tres siguientes resoluciones:

- .1 resolución A.773(18) - 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) - Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje; y

- .3 resolución A.867(20) - Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar,

e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que le presentaran observaciones y propuestas en su 30º periodo de sesiones.

9.3 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre los resultados de la labor del LEG 84, el LEG 85, el MSC 75 y el COMSAR 7 sobre el particular (FAL 30/9, Add.1 y Add.2).

9.4 El Comité tomó nota de que el Secretario General había señalado la cuestión de las personas rescatadas en el mar a varios organismos especializados y programas competentes de las Naciones Unidas, subrayando la necesidad de adoptar un enfoque coordinado para todos los aspectos abordables a nivel interinstitucional dentro del sistema de las Naciones Unidas. Además de proponer un examen de la legislación pertinente adoptada por los organismos y los programas competentes de las Naciones Unidas, el Secretario General también propuso el establecimiento de un mecanismo de coordinación para garantizar que las medidas adoptadas por las Naciones Unidas en cualquier situación futura de emergencia puedan coordinarse sistemáticamente. Durante los días 2 y 3 de julio de 2002 se celebró en la sede del ACNUR una reunión entre organismos de las Naciones Unidas, con representación de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), la Oficina de Fiscalización de Drogas y de Prevención del Delito, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y la Secretaría de la OMI, a fin de considerar y acordar métodos para impulsar las tareas. Los resultados de dicha reunión se comunicaron al MSC 76 (y figuran en el anexo del documento FAL 30/9).

9.5 El Comité tomó nota asimismo de las instrucciones impartidas por el MSC 75 al COMSAR 7, a saber:

- .1 continuar examinando las disposiciones de los Convenios SOLAS y SAR relativas a la actuación con las personas rescatadas en el mar, basándose en las peticiones que figuran en la resolución A.920(22).
- .2 considerar la conveniencia de elaborar orientaciones adicionales para los capitanes de buques, los centros coordinadores de salvamento, los Estados ribereños y demás partes interesadas, a fin de garantizar que las personas rescatadas en el mar se trasladen a un lugar seguro;
- .3 seleccionar las cuestiones que la Organización deberá trasladar a otras organizaciones internacionales que tengan responsabilidades relacionadas con ellas; y
- .4 examinar también la posible necesidad o conveniencia de introducir enmiendas en el Convenio de Facilitación y en el Convenio internacional sobre salvamento marítimo, en cuanto a sus disposiciones sobre las personas rescatadas, o en peligro en el mar.

9.6 El Comité tomó nota de que el COMSAR 7 había examinado el texto de las enmiendas a los convenios SOLAS y SAR, elaborado por el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento y, tras una larga deliberación sobre el caso (según se indica en los párrafos 6 a 18 del documento

FAL 30/9/Add.2), aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS y al Convenio SAR (que se reproduce en el anexo del documento FAL 30/9/Add.2) con objeto de presentarlo al examen y aprobación del MSC 77 y adoptarlo en el MSC 78.

9.7 El Comité observó que el COMSAR 7, tras tomar nota de las observaciones formuladas por el LEG 85 (véanse los párrafos 10 y 11 del documento FAL 30/9) y observando asimismo que se esperaba que el FAL 30 examinara el asunto en el marco del Convenio de Facilitación, había acordado que sería prematuro que el Subcomité COMSAR señalara a ambos Comités las medidas que sería preciso adoptar, hasta que terminara su labor sobre las enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR y el MSC las aprobara, de manera que quede clara la dirección del proceso. Por consiguiente, el COMSAR 7 acordó informar al LEG 86 y al FAL 30 sobre las tareas emprendidas en relación con las enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR, a fin de que ambos Comités puedan tenerlas en cuenta durante su examen, y se eviten posibles discrepancias entre los diferentes Convenios.

9.8 Al considerar el asunto, varias delegaciones opinaron que resultaría prematuro que el Comité revisara el Convenio de Facilitación para abordar los aspectos referentes a los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar, habida cuenta de que las enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR preparadas por el COMSAR 7, aún tienen que finalizarse en el MSC 77, y que pueden repercutir sobre la revisión mencionada en primer lugar.

9.9 Otras delegaciones opinaron que esas enmiendas no guardan relación directa con la consideración de este asunto puesto que estaba previsto que el Comité se limitara a examinar los aspectos de facilitación que son independientes de las disposiciones sobre búsqueda y salvamento, y que sería más conveniente establecer un grupo de trabajo que se ocupe de los aspectos de facilitación durante el actual periodo de sesiones considerado.

9.10 Algunas delegaciones insistieron en que, cuando se rescatan personas en el mar, el hecho de que se trate de polizones, refugiados o personas en busca de asilo no tiene importancia para el capitán. En tales circunstancias, el capitán tiene que tener en cuenta el aspecto humanitario de la situación y explorar la mejor vía para desembarcar sin riesgos a los supervivientes, lo antes posible, en colaboración con el Estado ribereño en cuestión. También opinaron que esta cuestión debía dejarse a cargo del ACNUR y otros organismos competentes de las Naciones Unidas, que, en colaboración con otros órganos interesados, deben encontrar la manera de desembarcar en tierra a las personas rescatadas, en la primera oportunidad que se presente.

9.11 La representante del ACNUR indicó que la competencia del Alto Comisionado en el ámbito de las personas rescatadas en el mar procede de que entre ellas puede haber personas en busca de asilo que necesiten protección internacional. El ACNUR, en tanto que organismo especializado de las Naciones Unidas, colaboró estrechamente con la OMI y la comunidad internacional en el decenio de 1980 para crear mecanismos con los que lograr soluciones duraderas que garantizaran que los refugiados se rescataran y se desembarcaran, al menos temporalmente. También manifestó que el ACNUR estaba dispuesto a ayudar a los Gobiernos en el cumplimiento de sus obligaciones internacionales en cuanto al régimen de búsqueda y salvamento. No obstante, subrayó que los problemas que se plantean en la actualidad no sólo están relacionados con refugiados y personas en busca de asilo, sino también con la migración ilegal y otros asuntos conexos. Por ello, otros organismos, además de la comunidad internacional, tienen una función que desempeñar en la resolución de los problemas derivados de los "flujos mixtos". La representante, destacó que, como se había señalado en la reunión interorganismos, era esencial aclarar el significado jurídico de "entrega en un lugar seguro" y de desembarco, y que el ACNUR acogía con satisfacción los esfuerzos de la OMI en ese sentido.

No obstante, opinó que la cooperación internacional destinada a elaborar mecanismos de participación en la responsabilidad de procesar las solicitudes de asilo y encontrar soluciones para las personas afectadas, contribuiría a solucionar ciertas situaciones que se plantean tras el rescate en el mar, y concluyó afirmando que el ACNUR había seguido de cerca las deliberaciones sobre este particular en las recientes reuniones del MSC y el Subcomité COMSAR y que se ofrecía a continuar colaborando con el Comité en esta esfera.

9.12 El Comité tomó nota de las partes pertinentes de la resolución A57/141 sobre los océanos y el derecho del mar, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 12 de diciembre de 2002, a saber:

"La Asamblea General,
.....

31. *Observa* el creciente problema de la inseguridad del transporte marítimo, en general, y del tráfico ilícito de migrantes, en particular;
32. *Insta* a los Estados Miembros a que obren de manera mancomunada y a que cooperen con la Organización Marítima Internacional para reforzar las medidas encaminadas a prevenir la partida de buques dedicados al tráfico ilícito de migrantes;
33. *Insta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a que pasen a ser Partes en el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, complementando la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, y a que adopten medidas apropiadas para velar por su aplicación eficaz;
34. *Acoge con beneplácito* las iniciativas de la Organización Marítima Internacional, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados y la Organización Internacional para las Migraciones encaminadas a abordar la cuestión del trato de las personas rescatadas en el mar;"

Establecimiento del Grupo de trabajo

9.13 El Comité, tras examinar a fondo esta cuestión, pidió al Grupo de trabajo que tuviera a bien:

- .1 establecer procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar;
- .2 determinar si hay necesidad de establecer un modelo normalizado para registrar información sobre las personas rescatadas en el mar;
- .3 examinar las Normas existentes del Convenio de Facilitación 2.19 a 2.26 y 6.8 a 6.10, teniendo en cuenta los resultados del examen de los subpárrafos .1 y .2 anteriores;
- .4 examinar si se requiere enmendar las tres siguientes resoluciones:
 - .1 resolución A.773(18) - 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) - Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje; y
- .3 resolución A.867(20) - Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar; y
- .5 asignar alta prioridad a los puntos .1, .2 y .3 *supra*; y
- .6 presentar un informe al Pleno el jueves.

9.14 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 30/WP.2/Add.2), el Comité tomó las medidas que se indican a continuación.

9.15 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo de que las propuestas presentadas en su informe (FAL 30/WP.2/Add.2) no eran exhaustivas y que, a reserva de las decisiones que tomen el COMSAR 8 y el MSC 77, se someterán a nuevo examen y posibles modificaciones.

Procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar

9.16 El Comité tomó nota de que la mayoría del Grupo, reconociendo que la cuestión del desembarco de personas rescatadas en el mar era una cuestión compleja que se había remitido al MSC, en el contexto general de los asuntos políticos relacionados con el tema, consideraba prematuro tratar de elaborar procedimientos administrativos para el desembarco antes de que se hayan adoptado decisiones sobre la normativa. No obstante, el Grupo acordó que cualquier procedimiento que se elaborara debería destinarse a facilitar el desembarco de supervivientes en un lugar seguro de la manera más expeditiva posible.

9.17 A juicio de la delegación de las Bahamas, el Comité debería formular su propia opinión a este respecto, desde el punto de vista de la facilitación, y presentarla en la reunión conjunta de la OMI y las demás organizaciones internacionales.

9.18 El Comité también tomó nota de que el Grupo estimaba que la determinación de cualquier procedimiento administrativo debería tener en cuenta que, cuando el buque envía un mensaje de socorro, debe incluir en él lo siguiente:

- nombre del buque y distintivo de llamada;
- situación;
- naturaleza del siniestro;
- asistencia requerida; y
- cualquier otra información pertinente.

9.19 El Comité tomó nota asimismo de que el Grupo había reconocido que la distancia y la situación del buque que participara en el desembarco de personas rescatadas en el mar, en relación con el lugar de seguridad, incidiría en el tiempo disponible para obtener la información requerida.

9.20 Tras un debate a fondo, el Comité acordó volver a considerar el asunto en su próximo periodo de sesiones, e instó a los Gobiernos Miembros a que determinaran los procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar y le presentaran el resultado de su 31º periodo de sesiones.

Necesidad de elaborar una lista de comprobación

9.21 el Comité tomó nota de que la mayoría del Grupo había acordado que, en esos momentos, la elaboración de un formulario modelo para registrar la información sobre las personas rescatadas en el mar no resultaba apropiada puesto que podría considerarse un requisito que tendría que cumplir el capitán cuando prestara asistencia a las personas necesitadas de socorro en el mar y que en su lugar, sería más apropiado elaborar una lista de comprobación de la información, únicamente a fines de orientación. El Grupo preparó dicha lista, con el siguiente contenido:

Pormenores del buque en peligro:

- nombre del buque;
- pabellón que enarbola y cualquier otra prueba de la nacionalidad del buque;
- otras marcas de identificación (vg. números IMO de referencia, puerto de registro);
- descripción y condición del buque;
- cualquier indicación del puerto de embarque;
- situación del buque en peligro cuando se recibe la llamada de socorro, y hora de dicha llamada;
- situación del buque y hora de embarco de personas necesitadas de socorro en el mar;
- cualquier indicación sobre la velocidad y la dirección que seguía el buque en peligro.

Pormenores de las personas a las que se ha prestado asistencia:

- número de personas que había a bordo del buque;
- número de supervivientes embarcados en el buque que prestaba asistencia (para determinar el número de personas desaparecidas);
- pormenores de la asistencia médica requerida/prestada;
- identificación, si es posible, del capitán y la tripulación;
- identificación por sexo y edad de los supervivientes y sus necesidades *prima facie* tanto médicas como humanitarias;

- identificar, si es posible y sin un examen detallado, la nacionalidad declarada.

Pormenores del buque que presta asistencia:

- criterios de capitán para mantener la seguridad de su buque;
- resistencia actual del buque con el número adicional de personas a bordo;
- destino inicial del buque;
- otros factores especiales (vg. carga vulnerable al paso del tiempo);
- método de rescate elegido por el capitán.

El capitán u otros participantes en la operación deberán transmitir la información anterior al correspondiente SARCC, que estará sometido a la supervisión nacional del Estado ribereño y habrá elaborado sus propios procedimientos.

9.22 Algunas delegaciones consideraron que la inclusión de información tan detallada no era necesaria, ya que supondría una carga indebida para el capitán del buque que realiza la operación de rescate. Por otra parte muchos de esos puntos son sólo fundamentales para importantes cuestiones de índole política que no son de la competencia del Comité.

9.23 El Comité acordó que sería necesario elaborar una lista de comprobación y que la lista preliminar que preparara el Grupo (véase el párrafo 9.21 *supra*) debería examinarse posteriormente cuando se determinaran con claridad los procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar.

9.24 El Comité pidió a la Secretaría que lo mantuviera al corriente de las novedades que se produzcan, tanto en la Organización como en otras organizaciones o foros internacionales, incluido el progreso de la refundición de las orientaciones del ACNUR sobre las personas en busca de asilo y los refugiados rescatados en el mar (véase el párrafo 16 de la página 11 del anexo del documento FAL 30/9), para contar con una información más detallada que le facilite la toma de decisiones.

Examen de las Normas existentes del Convenio: 2.19 a 2.26 y 6.8 a 6.10

9.25 El Comité tomó nota del anteproyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación, elaborado por el Grupo (FAL 30/WP.2/Add.2, anexo) (anexo 2), y acordó examinarlo de nuevo en su próximo periodo de sesiones, teniendo en cuenta los acontecimientos pertinentes, tanto en la Organización como en otras organizaciones y foros internacionales.

Enmiendas a las resoluciones de la Asamblea A.773(18), A.867(20) y A.871(20)

9.26 El Comité acordó que en lo referente a los aspectos de facilitación de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar no era necesario, por el momento, enmendar las tres resoluciones de la Asamblea anteriormente mencionadas.

9.27 El Comité encargó a la Secretaría que preparara el informe sobre la marcha de las actividades, requerido en virtud de la resolución A.920(22), basándose en los resultados del FAL 29 y el FAL 30.

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

Implantación de los impresos normalizados de facilitación de la OMI

10.1 El Comité examinó el grado de implantación de los impresos normalizados de facilitación entre 54 Gobiernos Contratantes y un Miembro asociado (FAL 30/10) y la Secretaría le comunicó que Argelia había proporcionado información al respecto en el lapso interperiodos (FAL.2/Circ.75).

10.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por Israel (FAL 30/INF.4) respecto de sus listas, de la tripulación, de los pasajeros y de los efectos de la tripulación, que se basan en los impresos normalizados de facilitación de la OMI y que está previsto que se implanten en ese país a partir del 1 de junio de 2003, así como de que, a partir del 1 de abril de 2003, sería obligatoria en Israel la nota de entrega del correo por vía terrestre, en virtud del Convenio postal universal sobre el correo y la declaración sanitaria marítima.

10.3 El Comité tomó nota (FAL 30/INF.3) de que la directiva de la Comisión Europea (Directiva 2002/6/EC) acerca de la notificación sobre formalidades aduaneras para los buques que llegan o salen de los puertos de los Estados Miembros de la Comunidad, que hace obligatorios los impresos normalizados de facilitación de la OMI, había entrado oficialmente en vigor. Dichos Estados Miembros tendrán que poner en vigor legislación, reglamentos y disposiciones administrativas nacionales para cumplir con la Directiva, a más tardar el 9 de septiembre de 2003.

10.4 El Comité instó a los Gobiernos que, hasta la fecha, no hayan respondido a la solicitud de información, a que lo hagan lo antes posible, y a que incluyan información sobre el estado de implantación del nuevo impreso FAL 7 sobre el manifiesto de mercancías peligrosas (FAL 2/Circ.51/Rev.1).

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

11.1 En su último periodo de sesiones, el Comité adoptó enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación (resolución FAL.7(29), de 10 de enero de 2002), una nueva sección de las cuales aborda el tema de los polizones. Está previsto que dichas enmiendas entre en vigor el 1 de mayo de 2003.

11.2 Hong Kong (China) (FAL 30/11) informó al Comité de las diferencias entre las prácticas que se siguen en Hong Kong (China) y la nueva sección 4 (Polizones) del Convenio de Facilitación, a saber: las normas 4.9.2, 4.9.3, 4.10.1 y las prácticas recomendadas 4.14.1, 4.14.2 y 4.14.3.

11.3 La delegación de Singapur señaló que deseaba hacer referencia a las enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación, refrendadas por la mayoría de los Estados Miembros de la OMI y que entrarán en vigor el 1 de mayo de 2003. Singapur informó al Comité de las diferencias entre el Convenio de Facilitación y las prácticas que se siguen en ese país, señalando, en primer lugar,

las cláusulas 4.1 y 4.4.1. Habida cuenta de que Singapur no es signatario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el estatuto de los refugiados ni el Protocolo relativo a dicha Convención, no estaría obligado a cumplir sus disposiciones, y en lo que se refiere a la norma 4.9.2 de las enmiendas anteriormente mencionadas en la que se exige el desembarco de los pasajeros en determinadas circunstancias, la legislación nacional de Singapur no permite el desembarco de polizones. Por consiguiente, Singapur no podría cumplir lo dispuesto en la norma 4.9.2.

11.4 El observador del BIMCO señaló que le preocupaba profundamente el rechazo que han manifestado varios Estados Contratantes con respecto a la implantación de las disposiciones de la norma 4.9.2. Uno de los principales objetivos de la adopción de tales enmiendas es reducir el periodo de tiempo que se mantiene a los polizones a bordo de los buques. Esta norma particular aborda situaciones en las que los polizones están en posesión de documentos de viaje válidos y en las que las autoridades públicas son conscientes de que se han tomado, o de que se tomarán medidas para la repatriación de los polizones en cuestión. El objetivo de la norma es, sin duda, agilizar la repatriación de los polizones, bien a su país de residencia o bien al puerto de origen y por consiguiente, su implantación es fundamental para garantizar que se cumpla dicho objetivo. El BIMCO y sus miembros desean vivamente que llegue el 1 de mayo de 2003, fecha en la que entrarán en vigor las enmiendas al Convenio relativas al polizonaje, ya que esperan que se reduzca el número de Estados ribereños que sistemáticamente se niegan a aceptar el desembarco de polizones. No obstante, al BIMCO le preocupa un suceso reciente en el que se ha prohibido a buques con polizones a bordo hacer escala en un puerto concreto, y tal vez, en caso de que no cambie la situación, facilite al Comité más pormenores al respecto, en su 31º periodo de sesiones.

11.5 El Comité hizo hincapié en que las diferencias entre las prácticas nacionales y las normas del Convenio deberían notificarse al Secretario General de conformidad con el artículo VIII del Convenio.

Informes sobre casos de polizonaje

11.6 Al examinar la información facilitada por la Secretaría en los informes trimestrales y anuales sobre casos de polizonaje (FAL.2, circulares 72, 73, 74, 76 y 77), el Comité formuló las siguientes observaciones:

- .1 sólo un número reducido de los informes facilitados se habían presentado de conformidad con el plan de notificación previsto en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1;
- .2 todos los informes contenían datos precisos y coherentes, en particular en lo que respecta a la identificación de los buques en cuestión, los lugares de embarco y desembarco, la nacionalidad de los polizones y las fechas pertinentes;
- .3 no siempre se ha notificado el número OMI;
- .4 la notificación de la nacionalidad de los polizones puede generar confusión, por ejemplo cuando no se distingue "congoleña" de la República del Congo y "congoleña" de la República Democrática del Congo o entre "(de) Dominica" de Dominica y "dominicana" de la República Dominicana;
- .5 sólo se pueden notificar nacionalidades oficiales y no referencias a grupos étnicos o equivalentes;

- .6 no todas las partes interesadas, es decir, Estados de abanderamiento, Estados de embarco, Estados de intento de desembarco, Estados de desembarco, Estados de repatriación y organizaciones no gubernamentales, informan del mismo modo a la Organización, y por consiguiente se desvirtúan las estadísticas; y
- .7 en las estadísticas anuales deberían figurar referencias a las correspondientes circulares trimestrales.

11.7 El observador de la ICS señaló que las estadísticas presentadas al Comité en la circular FAL.2/Circ.77 servían al sector para determinar cuáles son los puertos de mayor riesgo en los que es necesario adoptar medidas contra el polizonaje. No obstante, manifestó su preocupación ante el número relativamente pequeño de informes, en los que se basan las estadísticas, presentados a la Secretaría por Estados Miembros y organizaciones internacionales. La interpretación y el análisis de un número demasiado reducido de casos de polizonaje podría dar lugar a que tanto los Estados Miembros como el sector del transporte marítimo llegasen a conclusiones incorrectas a partir de los datos refundidos. La ICS pidió que se instase una vez más a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a fomentar la recopilación de informes sobre casos de polizonaje y su presentación a la Secretaría.

11.8 Si bien se mostró de acuerdo en que las estadísticas preparadas por la Secretaría contenían información valiosa con respecto a la evaluación de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20)), el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que presentaran a la Secretaría el mayor número posible de informes sobre casos de polizonaje.

Armonización de los impresos y notificaciones de devolución de polizones

11.9 En su último periodo de sesiones, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran en el actual, modelos de sus impresos nacionales y de las notificaciones que utilizan para la devolución de polizones y decidió que dicha información se examinaría con objeto de preparar impresos normalizados que se incluirán en el Convenio de Facilitación.

11.10 El Comité, observando que no se habían presentado propuestas en el actual periodo de sesiones, invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran los impresos y notificaciones que utilizan para la devolución de polizones en el FAL 31.

Directrices sobre polizonaje

11.11 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que le presentaran, en el próximo periodo de sesiones, sus observaciones y propuestas para fortalecer las directrices.

11.12 El Comité instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que continuaran notificando los casos de polizonaje, y asimismo a que facilitaran a la Organización la legislación nacional pertinente o las prácticas habituales al respecto, de conformidad con la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1.

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 30/12) y el resultado de los periodos de sesiones

pertinentes del MSC, el MEPC y de los Subcomités interesados acerca de las cuestiones relativas a la interfaz buque-puerto (FAL 30/12/1, FAL 30/12/2, FAL 30/12/2/Add.1 y FAL 30/12/3).

12.2 A continuación figura el resultado del examen de las cuestiones planteadas en dichos documentos efectuado por el Comité.

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 29/WP.2), incluido su programa de trabajo (FAL 29/WP.2, anexo 3), y había tomado las medidas que se indican en su informe (FAL 29/18, párrafos 12.23 a 12.29). Recordando también que en el mismo periodo de sesiones el Presidente de Grupo de trabajo SPI le había presentado un informe verbal sobre el progreso del resto de las cuestiones, examinó el informe del Grupo que figura en el documento FAL 30/12.

12.4 Tras acordar que abordaría las cuestiones mencionadas en el párrafo 5.1 del documento FAL 30/12, en relación con los puntos correspondientes del programa de trabajo del Grupo, el Comité aprobó el informe en términos generales.

DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI, DE INTERÉS PARA LAS CUESTIONES RELACIONADAS CON LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO

Labor y método de trabajo futuros del Grupo de trabajo SPI

12.5 En su 29º periodo de sesiones, el Comité examinó la labor y el método de trabajo futuros del Grupo de trabajo SPI, cuestión planteada en el 73º periodo de sesiones del MSC (MSC 73/21, párrafo 2.39) en el contexto de su revisión estratégica del Convenio FAL y de sus propias tareas (FAL 29/7). El resultado de las deliberaciones del Comité sobre este tema (párrafos 7.24 a 7.29 y 7.34 del informe del Comité sobre su 29º periodo de sesiones (FAL 29/18)) se remitió al MSC y al MEPC para que lo examinaran.

12.6 El Comité tomó nota del resultado de la labor del MSC 75 (FAL 30/12/2, párrafo 2) sobre este asunto, en particular, de que el MSC había observado que el trabajo en curso sobre protección marítima introducía una nueva dimensión en la importancia y el significado del Grupo de trabajo SPI, que debería considerarse seriamente antes de tomar decisiones sobre su futuro, y que por consiguiente, había pedido a la Secretaría que elaborara un documento de estudio detallado sobre la labor del Grupo de trabajo SPI para que lo examinaran el MEPC 48 y el MSC 76 (en respuesta a esa solicitud, la Secretaría preparó el documento MSC 76/22/2).

12.7 El Comité también tomó nota de que la mayoría de los participantes en la reunión de los Presidentes (FAL 30/12/12, párrafos 6 y 7), había admitido que la condición jurídica actual y el mandato del Grupo no resultaban claros, y estimaba que la claridad era necesaria. Si el mandato del Grupo se modifica, en él deberían incluirse, de manera particular, el tema de la protección marítima y las cuestiones referentes referente a la interfaz buque-puerto, teniendo en cuenta el resultado de la Conferencia sobre protección marítima, celebrada en diciembre de 2002.

12.8 El MEPC 48 (FAL 30/12/2, párrafo 8), tomando nota de las medidas adoptadas por el Comité de Facilitación sobre ese tema, acordó que el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI se sometiera a la aprobación del MSC y del MEPC, de la manera habitual, en espera del resultado de la labor del MSC 76.

12.9 El Comité también tomó nota del resultado del MSC 76 (FAL 30/12/2/Add.1) a este respecto, y en particular de que el Presidente del MSC había concluido que era importante que la Organización abordara las cuestiones relacionadas con la interfaz buque-puerto para lo que se precisaba contar con un grupo de trabajo que se ocupara de ese tema; no obstante, la gestión del mismo constituía el punto principal que sería necesario considerar detenidamente; también sería preciso considerar si dicho grupo debería depender exclusivamente del Comité de Facilitación, del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino o de los Comités de Seguridad Marítima, de Protección del Medio Marino y de Facilitación, así como la interfaz entre los tres; además, debería revisarse el actual mandato del Grupo para lo que sería necesario contar con las propuestas y observaciones de los Gobiernos Miembros a fin de que puedan someterse a la debida consideración durante el MSC 77. El MSC 76 decidió aplazar el examen de este asunto hasta su siguiente periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar al MSC 77 sus observaciones y propuestas sobre el particular.

12.10 El Comité, recordando sus deliberaciones, en el FAL 29, sobre el método de trabajo y la labor futura del Grupo de trabajo SPI (véase el párrafo 12.5), y tomando nota de que ese tema se consideraría en el MSC 77, invitó a los miembros a que presentaran sus observaciones y propuestas al MSC.

Resultado del 14º Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores (ISTDG 14)

12.11 El Comité (FAL 30/12/3, párrafos 10 y 11 y anexo) tomó nota de la resolución 3, adoptada por el ISTDG 14, sobre el Grupo de trabajo SPI de la OMI.

Resultado de la 6ª Conferencia internacional sobre seguridad en el medio portuario

12.12 El Comité tomó nota de la información facilitada por Alemania (FAL 30/INF.2) acerca del resultado de la 6ª Conferencia internacional sobre seguridad en el entorno portuario (Transferencia de responsabilidades entre las operaciones que se llevan a cabo en tierra y las del buque) que tuvo lugar en Bremen del 8 al 10 de octubre de 2001.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI

12.13 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 relacionadas con la facilitación (FAL 29/18, anexo 5), el Comité tomó nota de que asimismo, el MSC 75 (FAL 30/12/1, anexo) había aprobado el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI en lo relativo a cuestiones de protección.

SUBPUNTO 12.1 - ACTUALIZACIÓN DE LA BIBLIOGRAFÍA

12.14 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había aprobado una lista de información actualizada (FAL 29/WP.2, anexo 1) para que se incluyera en la bibliografía, y observando que no se había presentado ningún documento a ese respecto en el actual periodo de sesiones, invitó a todas las organizaciones enumeradas en la circular (FAL.6/Circ.9/Rev.1) a que proporcionaran a la Secretaría una actualización de sus publicaciones.

12.15 El Comité, observando que no se había presentado ningún documento en relación con este subpunto, pidió a la Secretaría que actualizara la bibliografía con respecto al nuevo capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y al Código ISPS.

SUBPUNTO 12.2 - DISPONIBILIDAD DE ASISTENCIA ADECUADA CON REMOLCADORES

12.16 El Comité tomó nota de que el MSC 75 (FAL 30/12/1, párrafo 3), al examinar el proyecto de circular MSC/MEPC/FAL sobre la Disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores, elaborado por el Grupo de trabajo SPI durante el FAL 29 (FAL 30/12, anexo 2), había reconocido la necesidad de que el anexo de la circular también se facilitara en español y en francés, por lo que pidió al Grupo de trabajo SPI que reconsiderara el contenido y la condición del proyecto de circular e informase al respecto al MSC 77, y dio instrucciones a la Secretaría para que informara a los Comités de Protección del Medio Marino y de Facilitación, en consecuencia.

12.17 La Secretaría hizo saber al Comité que a través de sus contactos con el Instituto Náutico se había enterado de que la publicación titulada *"Tug use in ports"* (Utilización de remolcadores en los puertos) sólo estaba disponible en inglés y que, por el momento, el instituto no había previsto que se tradujera ni al español ni al francés.

12.18 El Comité pidió al Grupo de trabajo SPI que reconsiderara el contenido y la condición de la circular, de acuerdo con las instrucciones del MSC 75.

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

12.19 El Comité tomó nota de que el MSC 75 (FAL 30/12/1, párrafos 4 y 5), observando que el Grupo de trabajo SPI había examinado el resultado del Manual que debería prepararse y que, a fin de ayudar al DSC 7 en su elaboración, varios miembros del Grupo se habían ofrecido voluntariamente a proporcionarle textos adicionales por correspondencia, pidió al DSC 7 que continuara elaborando el Manual, teniendo en cuenta las aportaciones del Grupo de trabajo SPI.

12.20 El Comité observó también que el MSC 76 (FAL 30/12/3, párrafos 4 a 9), tomando nota de las deliberaciones del DSC 7, y, tras considerar la petición del Subcomité de que decidiera si se debería suspender la labor sobre este punto o, por el contrario, si sería conveniente continuar, bien con arreglo a las instrucciones iniciales, bien basándose en otras modificadas, según decida el MSC, había decidido que la elaboración del Manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales debería continuar y que en él se abordaran las medidas de control de riesgos preparadas por el Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros (MSC 76/WP.16).

12.21 El Comité remitió el asunto al Grupo de trabajo SPI.

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

12.22 El Comité observó que el MSC 75 (FAL 30/12/1, párrafos 6 y 7), al examinar el informe del Grupo de trabajo SPI sobre este tema (MSC 75/2/3/Add.2, párrafos 7 a 17) había tomado nota de las opiniones del Grupo y de las medidas adoptadas acerca de la elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario y de su propuesta de restringir el punto a la "Elaboración de orientaciones sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación para el personal de amarre", con 2004 como fecha de ultimación prevista. El MSC pidió al Grupo de trabajo SPI que reconsiderara el asunto y proporcionara al MSC 77 la justificación de esa labor, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.931).

12.23 El Comité pidió al Grupo de trabajo SPI que considerara de nuevo la cuestión, siguiendo las instrucciones del MSC 75.

Restablecimiento del Grupo de trabajo SPI

12.24 El Comité restableció el Grupo de trabajo SPI y le pidió que tuviera a bien:

- .1 reconsiderar el contenido y la condición del proyecto de circular MSC/MEPC/FAL sobre la disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores (FAL 30/12, anexo 2), teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno;
- .2 examinar de nuevo el tema de la elaboración de un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales, teniendo en cuenta las instrucciones del MSC 76;
- .3 reconsiderar, con carácter de urgencia, la elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario y proporcionar la justificación de esa labor, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC/MEPC (MSC/Circ.931, enmendada); y
- .4 presentar al Comité un informe en la mañana del jueves.

12.25 El Comité recordó al Grupo de trabajo SPI las instrucciones impartidas con respecto a las medidas para mejorar la protección marítima (véase el párrafo 8.6).

12.26 Al recibir el informe del Grupo de trabajo SPI (FAL 30/WP.1), el Comité lo aprobó en términos generales y en particular, tomó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

Actualización de la bibliografía

12.27 El Comité sancionó la petición del Grupo de trabajo de suprimir de su programa de trabajo el punto, caracterizado como indefinido, sobre la "Actualización de la bibliografía" y pidió a la Secretaría que continuara actualizando la lista (FAL 6/Circ.9/Rev.1 y Corr.1).

Disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores

12.28 El Comité aprobó el proyecto de circular, MSC/MEPC/FAL, enmendado, sobre la Disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores que figura en el anexo 3 (FAL 30/WP.1, anexo 1), suprimió el punto correspondiente del programa de trabajo del Grupo e invitó al MSC y al MEPC a que sancionaran su decisión.

Elaboración de un Manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales

12.29 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo SPI, advirtiendo la decisión del MSC 76 de que la labor sobre la elaboración de un Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales debería continuar y que las medidas de control del riesgo propuestas por el Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros (MSC 76/WP.16, párrafos 30 y 31) deberían abordarse en él, había examinado el asunto, en lo relativo a puertos y terminales, y había decidido que, si bien el esquema y el proyecto de texto presentado al DSC 7 (DSC 7/9/1) trataban todas las cuestiones identificadas por el Grupo anteriormente mencionado, sólo abarcaban debidamente el tema de la "comunicación buque a costera" y que los otros dos puntos ("Formación de estibadores y operadores de terminales" y "Mejora del control de la capacidad de carga") requerirían un nuevo examen, cuando se termine de redactar el texto.

12.30 El Comité, tomando nota asimismo de que el Grupo de trabajo SPI había decidido pedir al MSC que suprimiera este punto de su programa de trabajo, puesto que había encargado al Subcomité DSC la elaboración del Manual, pidió a la Secretaría que presentara al MSC 77 el resultado del examen del Grupo sobre el particular.

Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario

12.31 El Comité examinó la justificación de la elaboración de Directrices sobre las prescripciones mínimas para la enseñanza y formación del personal de amarre, elaboradas por el Grupo de trabajo SPI (FAL 30/WP.1, anexo 2), a petición del MSC 75 y del Comité, y después de acordar el cambio del título por "Directrices sobre la enseñanza y formación mínimas del personal de amarre en tierra", a fin de indicar con claridad que las Directrices se destinan al personal que trabaja en tierra; las aprobó, según figuran en el anexo 4, y pidió al MSC 77 que sancionara su decisión.

12.32 Chipre y las Bahamas estimaron que el Grupo de trabajo SPI no había presentado justificación suficiente para la elaboración de las Directrices y que, por consiguiente, no deberían remitirse al MSC 77.

MEDIDAS PARA MEJORAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Orientaciones sobre la formación

12.33 El Comité tomó nota de que al examinar el tema de la elaboración de orientaciones sobre la formación, tales como los cursos modelo para oficiales de protección del buque, oficiales de la compañía para protección marítima, oficiales de protección de la instalación portuaria y personal de protección de compañías, buques y puertos (párrafo dispositivo 1 a) de la resolución 3 de la Conferencia), en colaboración con el Subcomité STW, el Grupo de trabajo SPI llegó a la conclusión de que la elaboración de orientaciones para la formación de los oficiales de protección de la instalación portuaria y el personal de protección de los puertos anteriormente mencionados es responsabilidad de la OIT, puesto que se trata de personal que trabaja en tierra y queda fuera del ámbito de competencia del Convenio de Formación. No obstante, dada la importancia del enfoque sistemático en cuanto a la formación del personal tanto en los buques como en tierra, el Grupo recomendó que se estableciera un grupo de trabajo OMI/OIT encargado de facilitar la interfaz necesaria entre la OIT y el Subcomité STW.

12.34 El Comité tomó nota de que el Grupo había preparado un proyecto de esquema para la elaboración de un curso modelo para oficiales de protección de las instalaciones portuarias (FAL 30/WP.1 y anexo 3) y recomendó que se remitiera a la OIT y al Subcomité STW para que lo examinen. El Comité pidió a la Secretaría que hiciera llegar al STW 34 y al MSC 77 los resultados de la labor del Grupo de trabajo SPI sobre este particular.

Unidades flotantes de producción y almacenamiento y unidades flotantes de almacenamiento

12.35 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo SPI había examinado el aspecto de protección de los buques a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, en su interfaz con las unidades flotantes de producción y almacenamiento y las unidades flotantes de almacenamiento (párrafo dispositivo 1 f) de la resolución 3 de la Conferencia) y concluyó que existe una diferencia entre dichas unidades y las plataformas fijas de perforación o las unidades móviles de perforación mar adentro, en la medida en que estas últimas no tienen contacto con los buques dedicados a travesías internacionales a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

12.36 Por el contrario, las unidades flotantes de producción y almacenamiento y las unidades flotantes de almacenamiento normalmente participan en actividades de interfaz buque-puerto (embarque y desembarque) con buques a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP y dichos buques pueden encontrar problemas en el siguiente puerto de escala si proceden directamente de una unidad que no cumple las prescripciones sobre protección del Código PBIP.

12.37 Tratando de encontrar una solución, el Grupo de trabajo reconoció que existen dos tipos de unidades de producción y almacenamiento y unidades flotantes de almacenamiento. La primera categoría comprende las unidades constituidas por tanques flotantes que no tienen propulsión propia, no poseen certificados del convenio, ni cuentan con tripulación a bordo. Por consiguiente, el Grupo de trabajo recomendó que se invitara a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, en cuyo territorio haya unidades de este tipo, fondeadas o amarradas, a declarar que dichas unidades constituyen instalaciones portuarias a las que se aplica el capítulo XI-2 y el Código PBIP.

12.38 La segunda categoría comprende los buques, regidos por los convenios marítimos, con certificados del Convenio y tripulaciones a bordo, capaces de navegar con propulsión propia. El Grupo de trabajo recomendó que las unidades pertenecientes a esta categoría se consideren buques regidos por el capítulo XI-2 y el Código PBIP, incluso cuando estén fondeados o amarrados por periodos indefinidos y no se dediquen a travesías internacionales.

Necesidad de nuevas orientaciones para garantizar la implantación mundial, uniforme y sistemática del Código PBIP

12.39 El Comité tomó nota además de que en las deliberaciones del Grupo sobre la necesidad de elaborar otras orientaciones o directrices para garantizar la implantación mundial, uniforme y sistemática de las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del Código PBIP (párrafo dispositivo 1 a) de la resolución 3 de la Conferencia, se había llegado a la conclusión de que, puesto que los Gobiernos Miembros acaban de comenzar a implantar dichas prescripciones aún no han adquirido experiencia en la aplicación del Código y dado que no se han notificado dificultades al respecto, resultaría prematuro formular recomendaciones, puesto que sería imposible demostrar la necesidad imperiosa de que se introduzcan orientaciones adicionales.

Colaboración con la OIT

12.40 En lo que se refiere a la colaboración con la OIT (párrafo dispositivo 5 de la resolución 8 de la Conferencia), el Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo SPI había acordado que por el momento la única asistencia que puede proporcionarle a dicho organismo es el esquema de un curso modelo para oficiales de protección de las instalaciones portuarias (véase el párrafo 12.34 *supra*) y que había puesto a disposición los conocimientos de los miembros del Grupo, en caso de que fueran necesarios.

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

Armonización de certificados y documentos

13.1 En su 29º periodo de sesiones (FAL 29/18, párrafos 10.3 a 10.5), el Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de certificados y documentos (FAL 29/10/Rev.1) y la opinión de la IACS (FAL 29/10/1), poniendo de relieve algunas de las dificultades prácticas que podrían plantearse a raíz de la combinación de certificados. El Comité no pudo alcanzar una decisión unánime acerca de la continuación de la labor e invitó al MSC y al MEPC a que examinaran las ventajas y desventajas de dicha armonización (párrafo 10.5 del documento FAL 29/18) y le asesoraran al respecto.

13.2 El Comité tomó nota (FAL 30/13 y FAL 30/2, párrafo 26) de que el MSC 75 había examinado la cuestión y, reconociendo que los resultados prácticos de ese cometido serían escasos, acordó no proseguir, por el momento, tratando de refundir los certificados y determinó que este asunto sólo debería volver a examinarse en caso de que en el futuro se cree una metodología que permita su refundición. El MEPC 48 refrendó la decisión adoptada por el MSC 75.

13.3 El Comité acordó no proseguir esas tareas, por el momento y suprimir el subpunto sobre la "Armonización de certificados y documentos" de su programa de trabajo.

Lista de certificados y documentos que deben llevar los buques

13.4 El Comité recordó que, en el pasado, había preparado una lista de certificados y documentos que deben llevar los buques, y que la última lista revisada, que se elaboró en el FAL 27 y fue refrendada por el MSC 72 y el MEPC 44, se había distribuido como circular conjunta con la signatura FAL/Circ.90/MEPC/Circ.368/MS/Circ.946 (con fecha de 3 de julio de 2000).

13.5 El Comité, reconociendo que ya habían pasado más de dos años desde la publicación de la lista revisada, convino en que era necesario actualizarla y pidió a la Secretaría que elaborara un proyecto de lista actualizada y lo presentara a los Comités MSC, MEPC y a la del propio Comité.

14 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN

Programa integrado de cooperación técnica (PICT)

14.1 El Comité (FAL 30/2/1, párrafo 12) tomó nota de que el Comité de Cooperación Técnica había señalado que un elemento importante del proceso de desarrollo del PICT era la determinación de prioridades temáticas por parte de los comités técnicos (esto es, MSC, Jurídico, MEPC y Facilitación) y, por tanto, las propuestas de cambio de esas prioridades debería hacerse a través de dichos Comités.

14.2 El Comité revisó las prioridades temáticas relacionadas con la facilitación, acordó que las siguientes se incluirían en el PICT del bienio 2004-2005 (FAL 30/WP.6, párrafo 2 enmendado), y pidió a la Secretaría que informara de ello al TC 53:

- .1 mejorar la facilitación del tráfico marítimo en el contexto de la protección marítima;
- .2 fomentar una implantación más amplia del Convenio de Facilitación y de las enmiendas de 1991 al Convenio Constitutivo de la OMI, destinadas a institucionalizar al Comité de Facilitación, así como la implantación efectiva del Convenio;
- .3 contribuir a desarrollar la capacidad de las Administraciones marítimas en cuanto a sus responsabilidades en materia de formación, evaluación, exámenes y certificación, así como con respecto a las normas de calidad en relación con el Convenio de Facilitación;
- .4 apoyar a las Administraciones en la introducción y aceptación de las técnicas de tratamiento e intercambio electrónico de datos basadas en las Normas del intercambio electrónico de datos - Tráfico marítimo (EDIMAR) para facilitar el despacho de buques, tripulantes, pasajeros y carga, la eficacia de las operaciones portuarias y el tiempo de permanencia en puerto de los buques;
- .5 respaldar la formación del personal participante en las actividades de la interfaz buque-puerto a fin de conseguir que tenga una mayor conciencia y una mejor comprensión de sus responsabilidades, y mejorar la comunicación y la colaboración entre todas las partes interesadas en dicha interfaz, incluidas las Administraciones.

Acceso a los instrumentos de la OMI en formato electrónico

14.3 El Comité (FAL 30/2/1, párrafos 19 a 23) tomó nota de los resultados del 52º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica en lo que respecta al acceso a los instrumentos de la OMI, en formato electrónico.

Seminarios de facilitación

14.4 La Secretaría informó al Comité de que, para 2003, se habían previsto los siguientes seminarios/misiones de evaluación en materia de facilitación:

- .1 misiones de evaluación a países de África para evaluar los efectos de los anteriores seminarios sobre facilitación;
- .2 un seminario regional sobre facilitación para los países árabes;
- .3 un seminario regional sobre facilitación para las islas del Pacífico.

15 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

15.1 El Comité encargó a la Secretaría que lo mantuviera informado de las novedades que tengan lugar en la Organización Mundial del Comercio (OMC) y en otras organizaciones internacionales, tales como la CEPE y la UNCTAD, en relación con la facilitación del comercio.

16 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

16.1 En su 29º periodo de sesiones, el Comité (FAL 29/18, párrafos 14.1 y 14.2), tomado nota con preocupación de que las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, que tienen por objeto institucionalizar el Comité, sólo habían sido adoptadas por 58 Estados Miembros, instó a los Gobiernos Miembros a que examinaran la posibilidad de aceptar dichas enmiendas lo antes posible, recordándoles que ello no entrañaría repercusiones financieras.

16.2 El Comité tomó nota (FAL 30/16) de que el Consejo, en su 88º periodo de sesiones (10 a 14 de junio de 2002), observando que aún eran necesarias 42 aceptaciones para cumplir las prescripciones de entrada en vigor de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI (resolución A.724(17)), volvió a subrayar la importancia de que entren cuanto antes en vigor, y adoptó la resolución C.75(88), titulada "Enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Institucionalización del Comité de Facilitación)" (FAL 30/16, anexo).

16.3 El Comité manifestó su agradecimiento por las iniciativas que el Secretario General había tomado para promover nuevas aceptaciones, por presentar la cuestión ante el Consejo, y por las medidas que éste había adoptado sobre el particular.

16.4 El Comité tomó nota (FAL 29/14) de que hasta ese momento, 76 Estados Miembros habían adoptado las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI. Si bien dicha cifra representa un aumento considerable de aceptaciones, desde la celebración del último periodo de sesiones del Comité, aún son necesarias 32 aceptaciones para cumplir las prescripciones de entrada en vigor de las enmiendas de 1991.

16.5 El Comité instó a los Gobiernos Miembros a que aceptaran lo antes posible las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI y destacó que no había repercusiones financieras para los países que las acepten.

17 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

Programa de trabajo

17.1 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 31º periodo de sesiones (FAL 30/WP.3, anexo, enmendado), e invitó al Consejo a que las aprobara (anexo 5).

Programa de trabajo a largo plazo

17.2 A petición de la vigésima segunda Asamblea, en su resolución A.907(22), el Comité examinó las propuestas sobre su programa de trabajo a largo plazo (hasta 2010) (FAL 30/WP.3, anexo 2, enmendado) para presentarlas a la vigésima tercera Asamblea, a través del Consejo, y acordó el plan que seguiría, y que queda reflejado en el anexo 6.

17.3 A la luz de su plan de trabajo futuro y del volumen de trabajo a corto plazo, el Comité acordó recomendar al Consejo que le asignase dos semanas de reunión en el bienio 2004-2005.

17.4 Chipre no estuvo de acuerdo con la propuesta precedente sobre las dos semanas de reuniones del Comité en el bienio 2004-2005.

Fecha del próximo periodo de sesiones

17.5 El Comité tomó nota de que la celebración de su 31º periodo de sesiones se ha previsto provisionalmente para los días 15 a 19 de marzo de 2004.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI

17.6 El Comité examinó el programa de trabajo revisado propuesto para el Grupo de trabajo SPI (FAL 30/WP.1, anexo 4) y lo aprobó en lo relacionado con las cuestiones de facilitación, según figura en el anexo 7.

18 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2004

18.1 El Comité eligió por unanimidad al Sr. C. Abela (Malta) Presidente y al Sr. M. A. de Almeida (Brasil) Vicepresidente para 2004.

19 OTROS ASUNTOS

Reglamento sanitario internacional

19.1 En su último periodo de sesiones el Comité recibió información de la Secretaría con respecto a la revisión que efectúa la Organización Mundial de la Salud (OMS) del Reglamento Sanitario Internacional, junto con la promesa de que lo mantendría informado de las novedades sobre el particular, para que pudiera comprobar si dicha revisión repercutía en las disposiciones del Convenio referentes a cuestiones de salud pública, cuarentena, etc., desde el punto de vista del despacho de buques, en lo referente al Reglamento Sanitario Internacional.

19.2 La Secretaría informó al Comité de que la OMS estaba elaborando el proyecto de Reglamento revisado que estaría disponible en el primer semestre del año en curso. El Comité pidió a la Secretaría que b mantuviera informado acerca de los acontecimientos relacionados con este tema que tengan lugar en la OMS.

Manifestación de agradecimiento

19.3 El Comité, informado de la decisión tomada por el Presidente del Grupo de trabajo SPI, Sr. H.J. Roos (Alemania) de dejar su puesto a finales de 2003, tras más de 10 años de servicio, le dio las gracias por sus largos años de compromiso, dedicación, esfuerzos incansables y dura labor para mantener el buen rumbo del Grupo de trabajo SPI, incluso a través de mar fuerte, y le deseó todo tipo de éxitos en su futura carrera.

19.4 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. A.A. Lijster (Países Bajos), recientemente jubilado, por su invaluable contribución a la labor del Comité y le deseó una larga y feliz jubilación.

Condolencias

19.5 El Comité, informado del inesperado fallecimiento del Sr. Jeong Soon-seok, Primer Secretario (Asuntos Marítimos), de la Embajada de la República de Corea, presentó sus condolencias a la delegación de dicho país, con el ruego de que las transmitieran a su familia y colegas.

20 INFORME PARA EL CONSEJO

Se invita al Consejo a que tenga a bien:

- .1 tomar nota de la aprobación de las enmiendas al Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15/Corr.1) y a la circular FAL.5/Circ.19 sobre las direcciones electrónicas (párrafos 5.12 y 5.13);
- .2 tomar nota de la decisión del Comité de que se elabore un cuestionario para obtener información actualizada sobre las diferencias con las normas y prácticas recomendadas que figuran en el anexo del Convenio de Facilitación y aprobar una circular FAL conexas (FAL.3/Circ.184) (párrafos 7.25 a 7.27);
- .3 refrendar el establecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de elaborar un manual explicativo del Convenio de Facilitación (párrafo 7.30);

- .4 tomar nota de las actividades del Comité sobre aspectos de facilitación en el contexto de la protección marítima (párrafos 8.11 a 8.19);
- .5 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre los aspectos de facilitación referentes a las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar (párrafos 9.16 a 9.24);
- .6 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con el polizonaje (párrafos 11.8 a 11.12);
- .7 tomar nota de la decisión adoptada por el Comité sobre la disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores (párrafo 12.28 y anexo 3);
- .8 tomar nota de la decisión adoptada por el Comité en cuanto a la elaboración de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra (párrafo 12.31 y anexo 4);
- .9 tomar nota de las actividades del Grupo de trabajo SPI en cuanto a las medidas para incrementar la protección marítima (párrafos 12.33 a 12.40);
- .10 tomar nota de la decisión adoptada por el Comité sobre la armonización de certificados y documentos (párrafo 13.3);
- .11 tomar nota de la decisión adoptada por el Comité sobre la actualización de los certificados y documentos que deben llevar los buques (párrafo 13.5);
- .12 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre las prioridades temáticas relacionadas con la facilitación, que se incluirán en el PICT del bienio 2004-2005 (párrafo 14.2);
- .13 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité para acelerar su institucionalización (párrafos 16.2 a 16.5);
- .14 aprobar la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día del 31º periodo de sesiones del Comité (párrafo 17.1 y anexo 5);
- .15 aprobar el plan de trabajo a largo plazo del Comité (hasta 2010) y presentarlo a la Asamblea para que lo refrende (párrafo 17.2 y anexo 6);
- .16 aprobar la asignación de dos semanas de reunión al Comité, en el bienio 2004-2005 (párrafo 17.3);
- .17 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité con respecto al programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (párrafo 17.6 y anexo 7); y
- .18 aprobar el informe en términos generales.

ANEXO 1

**ORDEN DEL DÍA DEL 30º PERIODO DE SESIONES
INCLUIDA LA LISTA DE DOCUMENTOS**

1 Aprobación del orden del día

Circular N° 2394	Secretaría
FAL 30/1	Secretaría
FAL 30/1/1	Secretaría
FAL 30/1/2	Secretaría

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

FAL 30/2	Secretaría
FAL 30/2/1	Secretaría

3 Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

FAL 30/3	Secretaría
----------	------------

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

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

5 Medios electrónicos para el despacho de buques

FAL 30/5	Países Bajos (en nombre del Grupo de trabajo por correspondencia)
FAL 30/5/1	Países Bajos
FAL 30/INF.5	Países Bajos (en nombre del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el comercio electrónico)
FAL 30/WP.5 y Add.1	Grupo de trabajo

6 Aplicación de las Directrices del Comité

FAL 30/6	Secretaría
FAL 30/6/Add.1	Secretaría

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

FAL 30/7	Secretaría
FAL 30/7/1	Secretaría
FAL 30/7/1/Add.1	Secretaría

	FAL 30/7/2	Secretaría
	FAL 30/7/3	Países Bajos
	FAL 30/WP.2	Grupo de trabajo
	FAL 30/WP.5 y Add.1	Grupo de trabajo
8	Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo	
	FAL 30/8	Secretaría
	FAL 30/WP.2/Add.1	Grupo de trabajo
9	Aspectos de facilitación relacionados con las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar	
	FAL 30/9	Secretaría
	FAL 30/9/Add.1	Secretaría
	FAL 30/9/Add.2	Secretaría
	FAL 30/WP.2/Add.2	Grupo de trabajo
10	Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de los buques	
	FAL 30/10	Secretaría
	FAL 30/INF.3	Comisión Europea (CE)
	FAL 30/INF.4	Israel
11	Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas - Polizones	
	FAL 30/11	Hong Kong (China)
12	Interfaz buque-puerto	
	FAL 30/12	Grupo de trabajo SPI
	FAL 30/12/1	Secretaría
	FAL 30/12/2	Secretaría
	FAL 30/12/2/Add.1	Secretaría
	FAL 30/12/3	Secretaría
	FAL 30/INF.2	Alemania
	FAL 30/WP.1	Grupo de trabajo SPI
13	Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI	
	FAL 30/13	Secretaría
14	Subprograma de cooperación técnica para la facilitación	
	FAL 30/WP.6	Presidente

ANEXO 2

PROYECO DE ENMIENDAS AL CONVENIO DE FACILITACIÓN, 1965

Enmienda a la Norma 2.19:

*H. Medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escala de emergencia a fin de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, **personas rescatadas en el mar**, u otras personas que necesiten asistencia médica.*

2.19 Norma. Las autoridades públicas recabarán la cooperación de los propietarios de buques a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala con el solo objeto de desembarcar tripulantes o pasajeros, enfermos o heridos, **personas rescatadas en el mar**, u otras personas que requieran asistencia médica de urgencia, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación posible, dando información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate, y de la identidad y condición jurídica de las personas afectadas.

Enmienda a la Norma 6.8:

C. Ayuda de emergencia

6.8 Norma. Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de los buques dedicados a operaciones de socorro en casos de desastres naturales, **al rescate de personas en peligro en el mar**, a operaciones de prevención o de lucha contra la contaminación del mar, o bien a otras operaciones de emergencia **destinadas a incrementar** la seguridad marítima, **la seguridad de la vida humana en el mar**, la seguridad de la población o la protección medio marino.

Nueva Norma 6.9.1

6.9.1 Norma. Las autoridades públicas responsables de la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento o el capitán del buque que haya rescatado a personas en el mar, podrán pedir a las autoridades públicas competentes que acepten el desembarco de tales personas en un lugar seguro. Por autoridades competentes se entiende las autoridades del próximo puerto de escala previsto, las autoridades del lugar seguro más cercano al punto en que se rescató del mar a dichas personas o el más cercano a la situación del buque en caso de que continúe la travesía planificada. Las autoridades, a las que se haya pedido que acepten el desembarco, colaborarán con el capitán del buque y/o la autoridad pública que presente la solicitud a fin de garantizar el desembarco de las personas rescatadas en el mar, la atención médica necesaria y la subvención de otras necesidades.

ANEXO 3**PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC/FAL****INTERFAZ BUQUE-PUERTO****Disponibilidad de asistencia con remolcadores**

1 El Comité de Seguridad Marítima, [en su 77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003)], el Comité de Protección del Medio Marino [en su 49º periodo de sesiones (14 a 18 de julio de 2003)] y el Comité de Facilitación [en su 30º periodo de sesiones (27 a 31 de enero de 2003)], reconociendo la importancia de la provisión de asistencia adecuada con remolcadores en los puertos para garantizar la seguridad marítima y portuaria, la protección del medio marino y la facilitación del tráfico marítimo, aprobó la publicación de la presente circular destinada a ayudar a las autoridades portuarias y a los operadores de puertos a evaluar la idoneidad de los servicios de remolque en sus puertos.

2 El anexo de la presente circular, que contiene un índice detallado de la publicación del Instituto Náutico *"Tug Use in Ports - A Practical Guide"**, proporciona orientación para llevar a cabo la evaluación mencionada. Los elementos clave que se deberán tener en cuenta al efectuar la evaluación, figuran en cursivas y negritas.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan esta circular en conocimiento de las Administraciones, autoridades portuarias, operadores de puertos, organizaciones de prácticos y servicios de remolque.

* **Esta publicación (ISBN 1 870077 39 3) podrá obtenerse en:**

The Nautical Institute
202 Lambeth Road
London SE1 7LQ
Reino Unido
Teléfono: +44 0207 928 1351
Facsímil: +44 0207 401 2817
Correo electrónico: sec@nautinst.org
Página en la red : www.nautinst.org

ANEXO

ÍNDICE DE LA PUBLICACIÓN "UTILIZACIÓN DE REMOLCADORES EN LOS PUERTOS - GUÍA PRÁCTICA"

Observación:

Los capítulos figuran en mayúsculas y negritas y los epígrafes de cada sección en negritas únicamente

Los elementos clave que deben tenerse en cuenta al llevar a cabo una evaluación de la idoneidad de los servicios de remolcadores se indican mediante negritas y cursiva.

Agradecimiento

Prefacio

Prólogo del autor

Uso de remolcadores en los puertos - Resumen

Glosario de expresiones

Lista de figuras

CAPÍTULO 1 - FACTORES RELATIVOS AL PROYECTO DE LOS REMOLCADORES

1.1 Diferencias en los proyectos de remolcadores y métodos de asistencia

1.2 Factores que determinan el tipo de remolcador y de asistencia

1.2.1 Categorías de puertos y sus accesos

- a) Puertos tradicionales
- b) Puertos con terminales principalmente
- c) Puertos con espigones y muelles principalmente
 - puertos en construcción
 - accesos a los puertos

1.2.2 Condiciones medioambientales

1.2.3 Buques de que se trata

1.2.4 Servicios requeridos en los puertos y en sus proximidades

1.2.5 Métodos de asistencia utilizados

1.2.6 Experiencia disponible

1.2.7 Medidas de seguridad

1.2.8 Resumen

1.3 Tipos de remolcadores

1.4 Métodos de asistencia

1.5 Conclusiones

CAPÍTULO 2 - TIPOS DE REMOLCADORES DE PUERTO

2.1 Clasificación de los tipos de remolcadores de puerto

- a) Remolcadores con propulsión a popa y punto de remolque cerca de la sección media. Éstos son tipos tradicionales de remolcadores.
- b) Remolcadores con el punto de remolque a popa y la propulsión a proa de la sección media. Éstos son remolcadores de tipo tractor.

2.2 Prescripciones generales importantes y/o buen funcionamiento de los remolcadores

2.2.1 Funcionamiento y seguridad de los remolcadores

- Tiempo de respuesta
- Eficacia y seguridad de las operaciones
- Espacio necesario para maniobrar

2.2.2 Construcción y disposición de la caseta de gobierno

- Visibilidad
- Estaciones de maniobra
- Comunicaciones

2.2.3 Superestructura del remolcador y configuración de la obra viva

2.2.4 Defensas

2.3 Tipos tradicionales de remolcadores

2.3.1 Generalidades

2.3.2 Propulsión y timones

- Propulsión y control de la hélice
- Eficacia de la hélice y maniobrabilidad
- Aletas y timones móviles
- Timones tipo *Schilling*
- Timones tipo *Flanking*
- Sistema de *towmaster*
- Otros sistemas
- Impulsor de proa

2.3.3 Remolcadores tradicionales de maniobra

- Remolcadores de una sola hélice
- Remolcadores de doble hélice

2.3.4 Remolcadores tradicionales para el atraque y desatraque

2.4 Remolcadores combinados

2.4.1 Proyecto y maniobra de los remolcadores combinados

2.4.2 Remolcadores combinados para el atraque y desatraque

2.5 Remolcadores de tipo tractor con hélices cicloidales

2.5.1 Proyecto

2.5.2 Control de la hélice

2.5.3 Maniobra

2.5.4 Remolcador del tipo VS para el atraque y desatraque

2.6 Remolcadores de tipo tractor con hélices azimutales

2.6.1 Proyecto

2.6.2 Control de la hélice

2.6.3 Maniobra

2.6.4 Remolcador con hélices azimutales para el atraque y desatraque

2.7 Remolcador de tracción inversa

2.7.1 Proyecto

2.7.2 Control de la hélice, capacidad de maniobra y atraque y desatraque

2.8 Remolcadores con propulsión azimutal a popa (ADS)

2.8.1 Proyecto

2.8.2 Control de la hélice, capacidad de maniobra y atraque y desatraque

2.9 Funcionamiento del remolcador

CAPÍTULO 3 - MÉTODOS DE ASISTENCIA

3.1 Introducción

Dentro de los puertos, los remolcadores pueden prestar uno de los siguientes servicios:

- Asistencia durante el tránsito hacia el muelle, o desde éste, incluida la asistencia en las operaciones de amarre y desamarre
- Asistencia durante las operaciones de amarre y desamarre solamente
- Asistencia para el gobierno y control de la velocidad del buque
- Compensación de los efectos del viento y la corriente durante el tránsito, con el buque en movimiento
- Control de la velocidad transversal hacia un muelle, y compensación de los efectos del viento y la corriente durante las operaciones de amarre y desamarre

3.2 Métodos de asistencia

3.2.1 Métodos de asistencia utilizados

Existen dos métodos de asistencia notablemente diferentes entre sí

- **Remolcadores de arrastre con cable**
- **Remolcadores que operan al costado del buque**
- Remolcadores abarloados al aproximarse al muelle y que empujan, o empujan y arrastran, durante el amarre
- Remolcador abarloado a proa y remolcador a popa con cable durante la aproximación al muelle que empujan - arrastran durante el amarre
- Remolcadores que arrastran con cable durante el tránsito hacia un muelle y durante el amarre
- Remolcadores que arrastran con cable durante la aproximación a un muelle y empujan - arrastran durante el amarre
- Combinaciones de los sistemas anteriores

3.2.2 Relación entre el tipo de remolcador y el método de asistencia

3.3 Asistencia con remolcadores entre hielos

3.3.1 Introducción

3.3.2 Tipos de buques para la maniobra entre hielos

3.3.3 Preparación antes del amarre y desamarre

3.3.4 Remolcadores y asistencia con remolcadores

3.4.4 Amarre entre hielos

3.4.5 Desamarre entre hielos

3.4.6 Seguridad de los remolcadores entre hielos

CAPÍTULO 4 - POSIBILIDADES Y LIMITACIONES DE LOS REMOLCADORES

4.1 Introducción

Además de la cuestión esencial de la tracción a punto fijo, se consideran dos aspectos muy importantes:

- Posicionamiento correcto del remolcador
- Tipo correcto de remolcador

4.2 Principios básicos y definiciones

4.2.1 Punto de rotación

4.2.2 Punto de remolque, punto de empuje y centro lateral de presión. Remolque directo e indirecto. Talones de codaste

- Punto de remolque
- Centro lateral de presión
- Métodos de remolque directo e indirecto
- Punto de empuje
- Talones de codaste y sus efectos

4.2.3 Estabilidad

- Altura metacéntrica elevada y buena estabilidad dinámica
- Reducción de la resistencia transversal del casco
- Reducción de la altura del punto de remolque
- Reducción de la altura del punto de empuje
- Cable de remolque con buenas características de absorción del impacto
- Francobordo del remolcador que impida que la línea de contorno de la cubierta se sumerja a un ángulo de inmersión demasiado pequeño

4.3 Posibilidades y limitaciones

4.3.1 Posibilidades y limitaciones según distintos tipos de remolcadores

- Remolcadores con cable
 - Remolcadores a proa que arrastran con cable
 - Remolcadores a popa que arrastran con cable
- Remolcadores que operan al costado del buque
 - Método de empuje
 - Método de tracción
 - Asistencia para la parada
- Resumen
 - Remolcadores tradicionales
 - Remolcador de tipo tractor y remolcador de tracción inversa
 - Remolcadores - ADS

4.3.2 Rendimiento de los distintos tipos de remolcadores

- Diagramas de rendimiento
 - Rendimiento de un remolcador tradicional y de un remolcador - ADS cuando empujan un buque en movimiento
 - Rendimiento de un remolcador - ADS y de un remolcador VS que remolcan con cable
- Control de la velocidad - Asistencia para el frenado

4.3.3 Posición eficaz del remolcador

4.3.4 Remolque con cable comparado con la operación al costado del buque

4.4 Limitaciones operacionales

4.5 Consecuencias del proyecto

4.6 Conclusión respecto de los tipos de remolques

4.7 Algunos aspectos prácticos

- Cooperación
- Comunicaciones entre prácticos y capitanes de remolcadores
- Utilización de remolcadores
- Velocidad
- Disminución de la eficacia de los remolcadores cuando el buque alcanza velocidad
- Los buques arrastrados o empujados por remolcadores de aguas poco profundas adquieren velocidad

CAPÍTULO 5 - TRACCIÓN A PUNTO FIJO REQUERIDA

5.1 Introducción

- Fase durante la cual el buque tiene una velocidad razonable
- Fase intermedia
- Fase correspondiente a la parte final de la maniobra de llegada

5.2 Factores que inciden en la tracción total a punto fijo requerida

Factores principales que influyen en la asistencia con remolcador:

- Las características del puerto, incluidas:

Las restricciones en el paso de la navegación, la entrada del puerto, el paso hacia el muelle, el círculo de evolución, el espacio de maniobra en el atracadero, la dársena del puerto, la distancia de parada disponible, las esclusas, los puentes de los buques fondeados, la profundidad del agua, las restricciones de velocidad, etc.

- Construcción del muelle, incluido:

El tipo de muelle: abierto, por ejemplo pantalán, o sólido

- El buque, incluidos:

El tipo, dimensiones, calado y profundidad del agua bajo la quilla, el asiento, la superficie expuesta al viento y factores tales como la potencia de los motores por la proa/por la popa, el tipo de hélice, la facilidad de maniobra y la disponibilidad de impulsores laterales y de timones específicos

- Las condiciones medioambientales, incluidos:
Vientos, corrientes, olas, visibilidad, hielo
- El método utilizado para la asistencia con remolcador, incluidos:
El remolque con cables, el empuje al costado del buque o una combinación de métodos

5.2.1 Fuerzas del viento

5.2.2 Fuerzas de las corrientes

5.2.3 Fuerzas de las olas

5.2.4 Efecto de la masa del buque y construcción del muelle

5.2.5 Efecto de la estela del remolcador

5.3 Tracción a punto fijo requerida

5.3.1 Tracción a punto fijo requerida, basada en las condiciones medioambientales y el desplazamiento

- Buques afectados por las corrientes, los vientos o las olas
- Buques de gran desplazamiento

5.3.2 Número de remolcadores y correspondiente tracción total a punto fijo, que se utilizan en varios puertos

5.3.3 Resumen

5.3.4 Influencia de las tarifas aplicadas, respecto de la disponibilidad y el número de remolcadores utilizados

CAPÍTULO 6 - INTERACCIÓN Y SEGURIDAD DEL REMOLCADOR

6.1 Introducción

6.2 Interacción y efectos de las aguas poco profundas

6.2.1 Efectos de la interacción que inciden sobre el rendimiento del remolcador

- Interacción hélice del remolcador - casco del remolcador
- Interacción de las hélices del remolcador
- Interacción remolcador - buque, debido a las defensas del remolcador

- Interacción remolcador - cable de remolque
- Interacción hélice del remolcador - casco del buque
- Interacción casco del remolcador - casco del buque
- Interacción hélice/casco del buque - remolcador

6.2.2 Efectos de las aguas poco profundas en la asistencia con remolcadores

- Aumento de los efectos de succión de la orilla y efecto amortiguador a proa
- Disminución del efecto del timón
- Posible aumento del efecto transversal de las hélices
- Aumento del radio del círculo de evolución
- Aumento de la distancia de parada debido a una masa virtual más grande

6.2.3 Efectos de la interacción que inciden en la seguridad de los remolcadores

- Régimen de las corrientes alrededor del buque
- Interacción remolcador - buque respecto de la seguridad del remolcador

6.2.4 Interacción remolcador - buque, respecto del rendimiento del remolcador

6.3 Seguridad del remolcador

6.3.1 Introducción

6.3.2 Abarloamiento y separación del costado del buque

6.3.3 Paso de un cable de remolque cerca de la proa

6.3.4 Paso de un cabo de remolque a popa

6.3.5 Adelantamiento de un remolcador de proa con cable - atravesamiento - largada del cabo

6.3.6 Remolcador a proa con gobierno de través

6.3.7 Remolcador a popa con gobierno de través

6.3.8 Maniobra del remolcador de popa desde una posición de espera en la aleta de estribor o de babor, hacia una posición a popa del buque

6.3.9 Maniobra del remolcador por popa desde la aleta de estribor a la de babor o viceversa

6.3.10 Remolcador que opera al costado del buque

6.3.11 Niebla

6.3.12 Otros aspectos prácticos

- Proa de bulbo
- Suelta de los cables de remolque
- Subestimación de las fuerzas del viento y las corrientes
- Cambios repentinos en el rumbo y velocidad del buque
- Consecuencias del proyecto del buque
- Intercambio de información entre el práctico, el capitán del buque y el capitán del remolcador
- Operación proa a proa

6.4 Resumen y conclusiones

CAPÍTULO 7 - EQUIPO DE REMOLQUE

7.1 Introducción

7.2 Puntos de remolque y retenidas de remolque adicionales

- Sistema radial
- Puntos de remolque fijos adicionales
- Sistema de retenida de remolque

7.3 Bitas, ganchos y chigres de remolque

7.3.1 Método de remolque y distintas longitudes de los cables de remolque

7.3.2 Ganchos de remolque

7.3.3 Chigres de remolque

- Diferentes tipos de chigres de remolque
- Características de los chigres de remolque

7.4 Sistemas de suelta rápida

7.5 Cables de remolque

7.5.1 Prescripciones sobre los cables de remolque

que abarcan las siguientes exigencias básicas:

- Resistencia
- Estiramiento
- Peso/Diámetro
- Vida útil

7.5.2 Cables de acero y cabos de fibra sintética

- Cables de acero
 - Colchado
 - Colchado de derecha y colchado de izquierda
 - Colchado de guindaleza y colchado de calalmito
 - Colchado de Lang
 - Colchado normal
- Cabos de fibra sintética
 - Colchado de derecha y colchado de izquierda
 - Cabos de tres torones
 - Cabos de seis torones con alma estructural
 - Cabos de ocho torones
 - Cabos de doce torones
 - Doble trenza o trenza de trenza y trenza circular

- Descripción de los distintos tipos de fibras y cabos
- Poliéster
- Nylon
- Polipropileno
- Combinación de materiales
- Aramid y Dyneema/Spectra
- Acabados y revestimientos
- Manipulación y mantenimiento de los cabos de fibra, incluidos los cabos de remolque
- Daño de los cabos de remolque

7.5.3 Composición de los cables de remolque

7.5.4 Longitud básica del cabo de remolque

- Longitud del cable de remolque en relación con la anchura del trayecto del buque
- Eficacia de un remolcador con cable de remolque corto y en pendiente
- Seguridad del remolcador en relación con la longitud del cable de remolque

7.5.5 Resistencia del cable de remolque y factores de seguridad

- Fuerzas estáticas en los cables de remolque cortos y largos
- Fuerzas dinámicas en los cables de remolque cortos y largos
- Factores de seguridad en relación con la resistencia del cable de remolque

7.5.6 Las estachas de amare del buque como cables de remolque

7.6 Manipulación de los cables de remolque

7.6.1 Manipulación sin riesgos de los cables de remolque a bordo de los buques

7.6.2 Algunos métodos para pasar, tomar y/o sujetar los cables de remolque

- Guías para la manipulación de cables de remolque
- Ganchos de suelta rápida a bordo de los transbordadores

- Sistema de enganche automático
- Equipo de remolque de emergencia

CAPÍTULO 8 - FORMACIÓN Y SIMULACIÓN CON REMOLCADORES

8.1 Razones para la formación

8.2 Distintos objetivos de la formación

8.2.1 Formación básica teórico-práctica

Son importantes los siguientes temas principales:

Para los prácticos

- Maniobra del buque
- Conocimiento de las posibilidades y limitaciones de los remolcadores cuando prestan asistencia

Para los capitanes de remolcadores

- Gobierno de un remolcador sin remolque
- Conocimiento de las posibilidades y limitaciones de los buques y de los remolcadores cuando prestan asistencia
- ¿Qué conocimientos de los remolcadores y de su uso se requiere que tenga un práctico?
- ¿Qué conocimientos acerca de un buque son útiles para el capitán de un remolcador?
- Aspectos de formación adicionales
- ¿Cómo puede proporcionarse formación básica?

8.2.2 Formación para situaciones y condiciones específicas

8.2.3 Formación para un puerto, dársena o muelle nuevos

8.2.4 Formación respecto de buques determinados que llegan a puerto

8.2.5 Formación en cuanto a un tipo nuevo de remolcador que se va a utilizar en un puerto

8.2.6 ¿De qué modo pueden impartirse los cursos de formación específicos?

- Formación combinada
- Utilización de simuladores de maniobras de los buques

8.3 Cálculo y simulación del rendimiento de los remolcadores utilizando ordenadores personales

8.3.1 Programas para calcular el rendimiento de los remolcadores

8.3.2 Programas de simulación de maniobras en tiempo reducido

8.3.3 Simulación en tiempo real mediante simuladores de pantalla

8.4 Simulación por telemando con modelos de remolcadores

8.5 Simulación de remolcadores utilizando simuladores de maniobras de puente

8.5.1 Prescripciones para la correcta realización de simulaciones con remolcadores

8.5.2 Avances en la simulación con remolcadores, hacia remolcadores interactivos

- Modelos de remolcadores de un solo vector
- Modelos de remolcadores de un solo vector combinados con la experiencia de capitán de remolcador
- Modelos avanzados de vectores
- Remolcador simulado en una pantalla (a vuelo de pájaro) y operado por capitanes de remolcadores
- Simulación de remolcador interactiva

8.5.3 Aspectos importantes para la simulación interactiva con remolcadores

- Presentación visual y orientación de los mandos
- Comportamiento del remolcador en olas
- Otros aspectos prácticos
 - Ángulo de escora

- Ruido de los motores
- Mandos de control
- Característica de los cables de remolque/defensas

8.5.4 Método que debe utilizarse para simulación con remolcadores

8.6 Formación con simuladores

8.6.1 Posibilidades de formación mejorada

8.6.2 Medidas que deben adoptarse para preparar la formación con simuladores

- Definición precisa de las necesidades de formación y de sus objetivos
- Definición de las prescripciones sobre formación
- Evaluación para determinar si el instituto donde se encuentra el simulador puede satisfacer las prescripciones sobre formación
- Etapa de validación
- Definición de los programas de formación

8.7 Esferas de la simulación con remolcadores que requieren una mayor atención

- Pruebas del modelo de remolcador
- Efectos del ángulo de escora y de asiento en las fuerzas a que se somete el casco de un remolcador y sus accesorios
- Influencia de las olas en el rendimiento del remolcador
- Efectos de las corrientes alrededor del buque, así como de la profundidad del agua y el confinamiento
- Efectos de la estela de la hélice en el casco del buque
- Fuerzas de remolque y empuje
- Impulsor - interacción del casco del remolcador y el impulsor - interacción del impulsor
- Perspectiva de los remolcadores interactivos
- Visualización del comportamiento del cabo de remolque

8.8 Conclusiones

CAPÍTULO 9 - REMOLCADORES DE ESCOLTA

9.1 Información básica sobre la escolta

9.2 Estudio sobre las necesidades de escolta

9.3 Objetivos y métodos de la escolta

9.4 Escolta realizada por remolcadores de puerto normales

9.4.1 Uso de remolcadores

9.4.2 Planificación y formación de la escolta

9.5 Escolta mediante remolcadores especialmente contruidos

9.5.1 Tipos de remolcadores, rendimiento y prescripciones operacionales

- Tipos, terminología y factores que afectan al rendimiento
- Fuerzas de frenado y de gobierno
- Velocidad máxima necesaria para la navegación sin remolque
- Estabilidad
- Avances en el proyecto de remolcadores de escolta
- Punto de remolque adicional en los remolcadores de tipo tractor para escolta
- Equipo de cubierta, cable de remolque y manipulación del cable
- Fiabilidad operacional y a prueba de fallos
- Comunicaciones e intercambio de información
- Escolta activa y pasiva. Versatilidad de los remolcadores de escolta
- Planificación de la escolta
- Normalización de los remolcadores de escolta

9.5.2 Remolcadores de escolta utilizados

9.5.3 Formación y practicaje

9.5.4 Resumen de las prescripciones sobre los remolcadores de escolta

9.6 Disposiciones sobre los remolcadores de escolta

9.7 Observaciones finales

CAPÍTULO 10 - AVANCES EN LA ESFERA DE LOS REMOLCADORES

10.1 Avances especiales respecto del proyecto de remolcadores con hélices azimutales

10.2 Avances en general

APÉNDICES

1 Autoridades portuarias y compañías de remolcadores que han facilitado información

2 Seguridad de los remolcadores durante el remolque

3 Reglas para los buques de escolta

ÍNDICE

ANEXO 4

**JUSTIFICACIÓN DE LA ELABORACIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE
LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN
DEL PERSONAL DE AMARRE EN TIERRA**

Nota presentada por el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto

RESUMEN

Sinopsis:

El presente documento contiene la propuesta del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto de limitar el punto actual del orden del día sobre "Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario" de su programa de trabajo a las "Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre", con fecha de ultimación en 2004.

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 2.

Documentos conexos:

FAL 26/19; FAL 27/12/3; FAL 27/INF.12; FAL 27/19; FAL 28/12/1; FAL 28/19; MSC 72/23; FAL 29/12/1; FAL 29/12/2; FAL 29/18; FAL 30/12; y MSC 75/24.

Antecedentes

1 Durante el FAL 26, tras sus deliberaciones acerca de los resultados de la 4ª Conferencia internacional sobre seguridad en el medio portuario, celebrada en Bremen, el Grupo de trabajo SPI había invitado al Comité de Facilitación a que supervisara los progresos realizados con respecto a la disponibilidad de personal marítimo portuario cualificado y la elaboración de una serie de normas mínimas para la formación y capacitación para dicho personal, acordadas internacionalmente. A continuación se resumen las novedades posteriores:

1.1 Después de considerar la opinión y las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo SPI en cuanto a las normas mínimas para la formación y capacitación del personal marítimo portuario, el Comité de Facilitación había incluido el punto correspondiente en el programa de trabajo del Grupo de trabajo (FAL 26/19, párrafos 12.8 y 12.39.2).

1.2 En el FAL 27, la IAPH y la IHMA habían facilitado una lista de los puestos de personal marítimo portuario con respecto a los que era necesario elaborar orientaciones sobre formación y capacitación (FAL 27/12/3 y FAL 27/INF.12).

1.3 Basándose en esos documentos y en el informe presentado posteriormente por el Grupo de trabajo SPI, el Comité de Facilitación había convenido en que era necesario elaborar unas directrices sobre normas mínimas para la formación del personal marítimo portuario en tierra y había aprobado la inclusión del punto correspondiente en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI, fijando el año 2002 como fecha de ultimación prevista, y bajo la supervisión del MSC, el MEPC y el Comité de Facilitación (FAL 27/19, párrafos 12.52 y 12.58).

1.4 Al examinar la opinión del Comité de Facilitación de que era necesario elaborar unas normas mínimas recomendadas para la formación y capacitación del personal marítimo portuario, el MEPC 44 no estuvo de acuerdo con la intención del Comité de elaborar unas directrices sobre dichas normas mínimas (FAL 28/12/1, párrafo 7).

1.5 Tras examinar la cuestión con cierto detenimiento, el MSC 72 había refrendado la opinión del Comité sobre la necesidad de contar con las directrices mencionadas y había acordado incluir un punto sobre "Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario" en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI. También había pedido a dicho Grupo que estudiara la cuestión en detalle y explorase la posibilidad de que participaran el Subcomité STW y otras organizaciones internacionales tales como la UNCTAD, la OIT y la IAPH, además de presentarle una propuesta más específica en su siguiente periodo de sesiones. Además había invitado a los Gobiernos Miembros a que facilitaran orientaciones directamente al Grupo de trabajo (FAL 28/19, párrafo 12.22).

1.6 Los resultados de las deliberaciones del Grupo de trabajo SPI, de los que se informó al FAL 28 incluían una lista de los aspectos en los que la elaboración de directrices sobre unas normas mínimas de formación y capacitación repercutiría positivamente (FAL 28/19, párrafo 12.37).

1.7 Tras recibir el informe, el Comité de Facilitación había considerado detenidamente la forma de avanzar en este asunto y había decidido constituir un grupo de trabajo por correspondencia con el siguiente mandato (FAL 28/19, párrafo 12.38):

- .1 evaluar las cuestiones anteriormente mencionadas en lo que respecta a su importancia para tal orientación, excluidas las cuestiones 1 (practicaje) y 2 (STM), dado que la Organización y la AISM ya las han abordado adecuadamente;
- .2 si la cuestión 3 (servicios de asistencia con remolcadores) se considera importante, la labor deberá limitarse a subrayar las enmiendas que sería necesario introducir en el Código de Formación para que abarque las operaciones de remolque en los puertos;
- .3 elaborar una propuesta más detallada en cuanto al contenido de la orientación que debe prepararse;
- .4 asignar prioridades a las cuestiones identificadas; y
- .5 remitir el resultado a la Secretaría por conducto del coordinador antes del fin de junio de 2001, a fin de que los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales tengan tiempo suficiente para examinarlo y presentar sus observaciones en el próximo periodo de sesiones.

1.8 El MSC 73, tras examinar la cuestión con detenimiento, había acordado con el Comité de Facilitación que el Grupo de trabajo SPI no debería elaborar dichas directrices, sino que debería determinar en qué aspectos se requiere formación para el personal marítimo portuario; fundamentar detalladamente la necesidad de que se lleva a cabo esa labor y especificar los órganos de la OMI u otras organizaciones internacionales que podrían contribuir a la elaboración de las directrices, y había modificado el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 29/12/1, párrafos 12 a 14).

1.9 Basándose en las instrucciones impartidas por el Comité de Facilitación en su 29º periodo de sesiones (FAL 29/18, párrafo 12.20), el Grupo de trabajo había revisado las instrucciones del MSC 73 y del FAL 29, había examinado exhaustivamente el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 29/12/2) y había propuesto limitar el trabajo a la elaboración de orientaciones sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación para el personal de amarre, con fecha de ultimación en 2004, y modificar en consecuencia su programa de trabajo (FAL 30/12, párrafos 4.6, 4.17, 4.21 y 4.24 y anexo 3).

1.10 Al examinar el informe del Grupo de trabajo SPI sobre esta cuestión (MSC 75/2/3/Add.2, párrafos 7 a 17), El MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 2.28), había tomado nota de las opiniones y las medidas adoptadas por el Grupo sobre la elaboración de Directrices para la formación del personal marítimo portuario (MSC 75/2/3, párrafos 8, 11, 15 y 17) y de su propuesta de restringir el punto a la "Elaboración de orientaciones sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre", con fecha de ultimación en 2004. A este respecto, el MSC había pedido al Grupo que volviera a examinar la cuestión y presentara al MSC 77 una justificación de esa labor de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.931, enmendada).

Propuesta para el Comité

2 Basándose en las deliberaciones sobre la "Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario" que se resumen a continuación, el Grupo de trabajo SPI propone al Comité que tenga a bien:

- .1 limitar la labor a la elaboración de orientaciones sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre, con fecha de ultimación en 2004;
- .2 modificar en consecuencia el programa de trabajo del Grupo;
- .3 constituir un grupo de trabajo por correspondencia para que se ocupe de esta cuestión;
- .4 aprobar el proyecto de circular MSC/FAL adjunto, en el que se invita a los Gobiernos Miembros y otras organizaciones internacionales, con carácter de observadoras, a que faciliten información al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sobre cualquier norma nacional o del sector que exista a tal respecto*.

Razones de la propuesta

3 De conformidad con el apéndice 1 de la circular MSC/Circ.931, para el Comité de Facilitación y el Comité de Seguridad Marítima la razón y la necesidad de cambiar el punto existente del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI, a saber, "Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario", por "Elaboración de orientaciones sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre" están justificadas por los motivos que se exponen a continuación.

* Véase el anexo.

3.1 Principio de la necesidad imperiosa

3.1.1 Tanto el Comité de Facilitación como el Comité de Seguridad Marítima han considerado el punto "Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario" lo suficientemente necesario como para incluirlo en el programa de trabajo actual del Grupo de trabajo SPI.

3.1.2 No obstante, ambos Comités habían pedido a dicho Grupo de trabajo que examinara la forma de restringir la labor para centrarla únicamente en un aspecto, antes de pasar a otro, así como que les señalara las prioridades.

3.1.3 En las deliberaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia anteriormente mencionado y teniendo en cuenta las instrucciones impartidas tanto por el MSC 73 como por el FAL 29, el Grupo de trabajo consideró las principales funciones y servicios de los puertos tradicionalmente llevados a cabo por personal con antecedentes marítimos y señaló los siguientes:

- .1 funciones desempeñadas bajo la responsabilidad del capitán del puerto;
- .2 practicaje
- .3 STM; y
- .4 servicios marítimos portuarios, en especial servicios de remolque y amarre.

3.1.4 Dado que la formación y la capacitación de los prácticos y operadores del STM ya ha sido tratada adecuadamente tanto por la OMI como por otras organizaciones, se consideró que no era necesario seguir examinando esas funciones.

3.1.5 Algunas organizaciones del sector, como la IAPH y la IHMA, señalaron al Grupo de trabajo que las funciones desempeñadas bajo la responsabilidad del capitán del puerto son múltiples y diferentes según el puerto, por lo que el Grupo consideró que para poder asesorar de manera adecuada al Comité de Seguridad Marítima y al de Facilitación sobre las necesidades en materia de formación y el ámbito que deben abarcar, sería preciso contar con mayor información sobre tales funciones.

3.1.6 La IAPH y la IHMA se ofrecieron a examinar la cuestión y a transmitir los resultados de su examen al Grupo de trabajo. Por consiguiente, el Grupo pide a los Comités que den su consentimiento para que vuelva a examinarse el tema de la capitanía de puerto, cuando se disponga de la información pertinente.

3.1.7 Al examinar el resto de los de servicios marítimos, el Grupo de trabajo convino en que, con respecto al remolque, el Código de Formación contenía orientaciones para la formación y capacitación del personal de los remolcadores dedicados a viajes internacionales. Se debería invitar a los Gobiernos Miembros y al sector portuario a que comparen las prescripciones del Código de Formación con las necesidades de las operaciones de remolque en los puertos y a que presenten sus propuestas de enmienda a la Organización.

3.1.8 Al examinar el tema de la provisión de servicios de amarre adecuados, de suma importancia para garantizar la seguridad buque-puerto, la prevención de la contaminación y la facilitación del tráfico marítimo, el Grupo de trabajo tomó nota de la información facilitada por el sector en el sentido de que dichos servicios han planteado serios problemas, debido a los accidentes y cuasiabordajes ocurridos en puertos durante las operaciones de amarre y desamarre, cuestión que también se ha señalado al Subcomité DE a fin de que se aborde el asunto de las amarras y el equipo de amarre a bordo de los buques.

3.1.9 Teniendo en cuenta que los servicios de amarre también se ven afectados por una menor disponibilidad de personal marítimo, que son objeto de una gran competencia, y que no existen normas sobre formación y capacitación del personal, internacionalmente acordadas, el Grupo de trabajo SPI recomienda a los comités que se de a esta cuestión la más alta prioridad.

3.1.10 Dicha prioridad se hace más acuciante por el aumento constante de tamaño de los buques que son más vulnerables a los efectos del viento y las corrientes, junto con la disminución del número de tripulantes a bordo, que hace que la prestación de servicios de amarre por personal cualificado adquiera aún mayor importancia.

3.1.11 A fin de garantizar esa disponibilidad, el sector portuario tendrá que facilitar la formación y capacitación específica de otro personal en tierra para que desempeñe funciones que requieren calificaciones y experiencia no disponibles en tierra pero necesarias para llevar a cabo adecuadamente las tareas portuarias y marítimas que son más fáciles de asumir cuando se trata de personal que anteriormente ha prestado servicios a bordo de un buque.

3.1.12 La única forma de asegurar al sector del transporte marítimo y al público en general que se cuenta con un nivel de competencia adecuado para la provisión de servicios de amarre, que aseguren que los buques puedan entrar, permanecer y salir de los puertos en condiciones de seguridad y de manera eficiente, es contar con unas orientaciones aplicables internacionalmente sobre la formación y la capacitación recomendadas para el personal de amarre, similares a las existentes para la gente de mar.

3.1.13 Dado que la OIT (FAL 29/18, párrafo 12.17) no ha abordado esta cuestión puesto que considera que pertenece al ámbito de competencia de la OMI, no hay en la actualidad una orientación internacional uniforme con respecto a los niveles mínimos de formación y capacitación para determinado personal marítimo portuario en tierra, incluido el personal de amarre, problema que se solucionará si se aprueba la propuesta.

3.2 Principio de ajuste a los objetivos de la OMI

3.2.1 La propuesta pertenece al ámbito de los objetivos de la OMI y del mandato asignado al Grupo de trabajo del SPI por la Asamblea de la OMI mediante la resolución A.786(19) - Estrategia sobre la interfaz buque-puerto.

3.3 Principio de existencia de normas adecuadas

3.3.1 Si bien algunos Gobiernos Miembros y otras organizaciones internacionales tales como INTERTANKO o la Asociación Europea de Amarradores puede que ya cuenten con algunas normas, en la actualidad no hay ninguna orientación internacional uniforme con respecto a los niveles mínimos de formación y capacitación para el personal de amarre.

3.4 Principio de ventajas en lo que se refiere a la seguridad marítima/portuaria, la protección del medio marino y la facilitación del tráfico marítimo

3.4.1 Contar con una orientación internacional uniforme con respecto a los niveles mínimos de formación y capacitación para el personal de amarre en tierra, permitirá a los Gobiernos y al sector determinar la idoneidad del personal que debe prestar ese servicio, asegurándose así, que se presten unos servicios de amarre adecuados y que los buques puedan entrar, permanecer y salir de puerto en condiciones de seguridad y de manera eficiente.

3.5 Principio de costes y cargas administrativas

3.5.1 Con respecto a los costes resultantes de tales orientaciones, se ha señalado que es el propio sector quien ha pedido a la Organización que las elabore. Por lo tanto se puede asumir que el sector estima que las ventajas sobrepasan los costos resultantes.

3.5.2 La carga administrativa para los Gobiernos y el sector se reduciría una vez elaboradas tales orientaciones, puesto que, en caso contrario cada Gobierno, organización o compañía tendrá que elaborar sus propias normas.

3.6 Principio de viabilidad y posibilidad de inserción en los órdenes del día

3.6.1 Consciente de que es posible que los Gobiernos Miembros y otras organizaciones internacionales cuenten con determinadas normas, el Grupo de trabajo SPI invitaría a los comités a que le pidieran a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que facilitasen todo el material disponible al grupo de trabajo por correspondencia que se constituiría, a reserva de la aprobación de los Comités.

3.6.2 Sería necesario constituir un grupo de trabajo por correspondencia si se quiere ultimar la labor en 2004, de conformidad con la actual fecha prevista.

3.6.3 Para evitar la duplicación de las tareas, se propone el siguiente mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 evaluar el material existente disponible, en lo que respecta a su idoneidad;
- .2 determinar las lagunas existentes; y
- .3 elaborar un documento detallado de orientación basado en las conclusiones.

3.6.4 Durante su próxima reunión, en 2004, el Grupo de trabajo SPI podría examinar y finalizar el proyecto presentado por el Grupo de trabajo por correspondencia.

Conclusión

4 La elaboración de orientaciones internacionales uniformes con respecto a los niveles mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra, reforzaría la seguridad marítima, la protección del medio marino y la facilitación del movimiento de los buques en los puertos; permitiría a los Gobiernos y al sector determinar la idoneidad del personal destinado a prestar servicios adecuados de amarre y reduciría la carga administrativa de los Gobiernos y el sector con respecto a la elaboración de sus propias normas.

ANEXO

PROYECTO DE CIRCULAR MSC/FAL

INTERFAZ BUQUE-PUERTO

ELABORACIÓN DE ORIENTACIONES SOBRE LOS REQUISITOS MÍNIMOS
DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE AMARRE

1 El Comité de Facilitación [en su 30º periodo de sesiones (27 a 31 de enero de 2003)] y el Comité de Seguridad Marítima [en su 77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003)], reconociendo la importancia y la necesidad de elaborar orientaciones sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre, han iniciado la labor sobre este punto.

2 Reconociendo asimismo que es posible que determinados Gobiernos Miembros, autoridades portuarias y asociaciones del sector ya estén aplicando tales normas, y con objeto de evitar la duplicación de la labor, se invita a los Miembros a que presenten dichas normas al coordinador* del Grupo de trabajo por correspondencia, antes de finales de agosto de 2003.

* Coordinador:
Sr. Hans-Jürgen Roos
Head, Nautic/Shipping Division
Senator (Ministry) for Economy
and Ports
Kirchenstr. 4-5a
28195 Bremen
ALEMANIA
Teléfono: +49421 361 2310
Facsímil: +49421 496 2310
Correo electrónico: hjroos@hva.bremen.de

ANEXO 5**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL
ORDEN DEL DÍA DEL 31º PERIODO DE SESIONES**

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

- Condición jurídica del Convenio

Examen y adopción de 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.
- .3 Asistencia a los países en desarrollo a fin de que acepten e implanten medios electrónicos para el despacho de buques.

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

- .1 Examen de las normas y prácticas recomendadas del Anexo del Convenio con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes han notificado diferencias
- .2 Elaboración de un manual explicativo del Convenio
- .3 Información presentada sobre la aplicación de las diversas disposiciones del Anexo del Convenio
- .4 Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y represión de actos ilícitos en el mar y en puerto
- .5 Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y fiscalización del tráfico ilícito de drogas

Aspectos de facilitación relacionados con las medidas para incrementar la protección marítima

Aspectos de facilitación relacionados con las medidas de seguridad y los 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 modelo de facilitación de la OMI normalizados (1-7)

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

Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI

- Lista de los certificados y documentos que deben llevar los buques

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 6**PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ, HASTA 2010****Objetivos**

1 De conformidad con las disposiciones del artículo I del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, el plan de trabajo a largo plazo del Comité de Facilitación debería fomentar la adopción de medidas para facilitar y agilizar el tráfico marítimo internacional, así como para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentran a bordo, incluida la normalización y simplificación de las formalidades, los documentos requeridos y los procedimientos relacionados con la llegada, permanencia y salida de los buques que efectúan viajes internacionales.

2 Dicho plan de trabajo debería promover también la aceptación y el uso de los impresos de facilitación de la OMI, así como la introducción y adopción de las técnicas de procesamiento e intercambio electrónico de datos que facilitan el despacho de los buques, tripulaciones, pasajeros y carga, la eficacia de las operaciones en los puertos y el tiempo de permanencia de los buques.

3 Finalmente el plan de trabajo debería convertirse en el mecanismo idóneo para desempeñar las tareas asignadas y mantener relaciones con otros organismos de utilidad para los objetivos pertinentes de la Organización.

Temas*

- * 1 Implantación, interpretación y mejora del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio de Facilitación), 1965, y su Anexo.
- * 2 Actividades de facilitación en el ámbito de la Organización, incluidas:
 - .1 las actividades de promoción realizadas en colaboración con los Gobiernos Miembros, los Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación y las organizaciones pertinentes; y
 - .2 los aspectos de facilitación de los impresos y certificados resultantes de otras actividades de la Organización.
- * 3 Implantación de mensajes electrónicos uniformes para la llegada, permanencia y el despacho de buques, personas y cargas, incluida la asistencia a los países en desarrollo a fin de que utilicen medios electrónicos para el despacho de buques.
- 4 Examen de elementos de convenios, códigos y recomendaciones, elaborados por otras organizaciones, que guardan relación con la facilitación.

* Los temas señalados con un asterisco se consideran de alta prioridad.

- * 5 Examen y formulación de propuestas para la revisión general del Convenio de Facilitación o de su anexo, incluidos:
 - .1 la armonización con otros instrumentos internacionales pertinentes;
y
 - .2 el examen de las normas y prácticas recomendadas que figuran en el anexo del Convenio, con respecto a las cuales, los Gobiernos Contratantes han notificado diferencias.
- 6 Formalidades relacionadas con la llegada, permanencia y salida de los buques, las personas y la carga.
- 7 Procedimientos aplicables a los pasajeros con documentación inadecuada.
- * 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 cuestiones relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes.
- 9 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 sobre el tráfico o transporte de migrantes.
- * 10 Cuestiones de facilitación y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar.
- 11 Aspectos de facilitación de las medidas destinadas a prevenir y reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes.
- * 12 Cuestiones relativas a la interfaz buque-puerto.
- * 13 Prevención y solución de los casos de polizonaje.

ANEXO 7

**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 MSC, el MEPC 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 MSC)	2003
4	Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra (bajo la supervisión del MSC y del Comité de Facilitación)	2003(2004)
