



COMITÉ DE FACILITACIÓN
31º periodo de sesiones
Punto 20 del orden del día

FAL 31/20
23 agosto 2004
Original: INGLÉS

**INFORME DEL 31º PERIODO DE SESIONES
DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN**

Sección	Página
1 GENERALIDADES - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	3
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	7
3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL	9
4 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO	9
5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	11
6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	12
7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO, INCLUIDA SU ARMONIZACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES	14
8 ASPECTOS DE FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LAS MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	23
9 ASPECTOS DE FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LAS MEDIDAS Y LOS PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR	32
10 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES	35
11 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS - POLIZONES	36
12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO	38

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.

13	ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI	47
14	SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN	48
15	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	50
16	INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN	50
17	PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES	51
18	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2005	55
19	OTROS ASUNTOS	55
20	INFORME PARA EL CONSEJO	55

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	-	ORDEN DEL DÍA DEL 31º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	-	PROYECTOS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN, 1965, Y PROYECTO DE RESOLUCIÓN FAL SOBRE ESTAS ENMIENDAS
ANEXO 3	-	PAUTAS PARA LA ELABORACIÓN DE UN MANUAL EXPLICATIVO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN
ANEXO 4	-	CALENDARIO PARA LA ELABORACIÓN DE UN MANUAL EXPLICATIVO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN
ANEXO 5	-	MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE LA ELABORACIÓN DE UN MANUAL EXPLICATIVO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN
ANEXO 6		CONJUNTO DE DATOS QUE SE PUEDEN PEDIR A UN BUQUE ANTES DE ENTRAR EN PUERTO
ANEXO 7		PROYECTOS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN
ANEXO 8		ENMIENDAS AL PROYECTO DE LISTA REVISADA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVAR LOS BUQUES
ANEXO 9	-	PUNTOS SUSTANTIVOS QUE HAN DE INCLUIRSE EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 32º PERIODO DE SESIONES

1 GENERALIDADES - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 31º periodo de sesiones del 19 al 23 de julio de 2004, bajo la Presidencia del Sr. C. Abela (Malta). También participó el Vicepresidente, Sr. M.A. de Almeida (Brasil).

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

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
ARABIA SAUDITA	ITALIA
ARGELIA	JAPÓN
ARGENTINA	KENYA
BAHAMAS	LIBERIA
BANGLADESH	MALASIA
BÉLGICA	MALTA
BRASIL	MARRUECOS
CANADÁ	MÉXICO
CHILE	MÓNACO
CHINA	NIGERIA
CHIPRE	NORUEGA
COLOMBIA	PAÍSES BAJOS
CONGO	PANAMÁ
CÔTE D'IVOIRE	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL
ECUADOR	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA DE COREA
ESTONIA	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA
ESPAÑA	DE COREA
ESTADOS UNIDOS	SINGAPUR
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUECIA
FILIPINAS	TAILANDIA
FRANCIA	TÚNEZ
GHANA	TURQUÍA
GRECIA	UCRANIA
GUATEMALA	URUGUAY
INDONESIA	VENEZUELA
IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL	

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 Asistieron también representantes de las Naciones Unidas y organismos especializados:

NACIONES UNIDAS
ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS
REFUGIADOS (ACNUR)
ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)

y observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PERMANENTE DE LOS CONGRESOS
DE NAVEGACIÓN (AIPCN)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ICHCA INTERNATIONAL LIMITED (ICHCA)
FORO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES
DE BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)

1.4 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General reiteró la solicitud que había formulado el año pasado al Consejo y a la Asamblea de invitar a todos los interesados en los asuntos de la OMI y del sector marítimo a que aunaran sus esfuerzos por crear un mundo más seguro, mejor protegido y ambientalmente racional.

En lo que respecta a las medidas especiales para incrementar la protección marítima que entraron en vigor el 1 de julio, el Secretario General reconoció el enorme esfuerzo realizado en las semanas y los meses previos a tal fecha por los Gobiernos y los sectores portuario y marítimo a fin de acrecentar la protección marítima. La información recibida por la Secretaría indica que más del 69% de las instalaciones portuarias y del 86% de los buques a los que se aplica el Código PBIP lograron que sus planes de protección se aprobaran antes de que venciera dicho plazo. A pesar de que estos porcentajes demuestran un progreso significativo en comparación con los resultados del periodo inmediatamente anterior a la fecha referida, el Secretario General subrayó que no deberían cesar los esfuerzos para conseguir un cumplimiento absoluto. Indicó que a juzgar por informes recientes, incluso aquéllos recibidos una semana antes del inicio del periodo de sesiones, el 1 de julio ha pasado sin que se hayan registrado sucesos de gravedad en detrimento del transporte por mar, hecho que ha sido acogido con gran satisfacción por la comunidad marítima. Añadió que esperaba que los problemas iniciales de implantación, notificados o experimentados durante el proceso, sean mínimos y que al abordarlos se obre con sentido común. Añadió que los sectores portuario y marítimo han entrado en una nueva etapa en lo que respecta a sus esfuerzos conjuntos para proteger al comercio internacional contra la amenaza del terrorismo. De ahora en adelante, el éxito en mantener la vigilancia y asegurar el

cumplimiento constante del Código PBIP será un índice del grado de eficacia de la red de protección puesta en vigor.

Habida cuenta de que la "protección marítima" es una cuestión establecida en el orden del día de la OMI y que garantizar la protección de buques y puertos es un deseo claro de todo el sector, el Secretario General subrayó que pese a ello no hay que olvidarse que se debe equilibrar con la necesidad de garantizar el flujo continuo y sin alteraciones del transporte marítimo. El Secretario General señaló que la facilitación y una mayor protección se complementan y debe asegurarse que siempre reciban la misma atención. Indicó que es cada vez más importante la función que desempeña el Comité con el objetivo de encontrar los medios adecuados que permitan facilitar el tráfico marítimo internacional y, a la par, asegurar un entorno protegido para las operaciones de los buques. A efectos de sustentar esa opinión, citó un informe del Ministerio de Comercio y Asuntos Exteriores de Australia, en el que el costo de implantación del Código PBIP se calcula en 1 500 millones de dólares de los Estados Unidos por año, sumado a una erogación inicial de 2 600 millones. Los armadores deberán pagar de dicho monto 1 300 millones y los gastos de funcionamiento del sistema, que se elevan a 730 millones por año. Sin embargo, desde el punto de vista de los ingresos, el informe considera que los beneficios que se obtendrán como resultado de una mayor eficiencia y de la reducción anticipada de robos y fraude superan los costes. En lo que atañe a la OMI, a fin de promover la toma de conciencia sobre la necesidad de establecer y mantener una vigilancia constante ante cualquier amenaza terrorista, el Consejo y la Asamblea acordaron que el lema del Día Marítimo Mundial sea: "**OMI 2004: La protección marítima como objetivo**", lo cual refleja la importancia y gravedad que tiene la cuestión para todos los órganos de la Organización.

En vísperas de la entrada en vigor del Código PBIP, el Secretario General instó a los Gobiernos y a las autoridades portuarias a que apliquen el Código de un modo práctico y con sentido común. De este modo daba a entender que no deben aplicarlo únicamente en relación a los buques y a las cargas pertinentes, sino también cuando tratan con la gente de mar que trabaja en los buques que entran en sus puertos. No debe olvidarse que el sector, a fin de evitar fallos de la protección marítima, confía en la iniciativa, cooperación y continua vigilancia de la gente de mar. Sin su apoyo y entrega incondicional a la causa de la protección, el sistema del Código PBIP, que con tanta minuciosidad ha sido puesto en vigor, podría debilitarse gravemente neutralizando el esfuerzo general.

El Secretario General opinó que si las medidas de protección causan dificultades a los marinos, por ejemplo, si se les niega el permiso de tierra (se sabe o se puede suponer lo que dicho permiso significa para los profesionales que llegan a puerto después de días o incluso semanas de aislamiento en el mar, habiéndose expuesto muchas veces a la fuerza de los elementos), podrían sentirse rechazados o pensar que no se les reconocen sus servicios. Además, tales restricciones podrían desalentar a los nuevos marinos a ingresar en el sector en un momento en que en todo el mundo hay una falta de oficiales cualificados. Esta situación podría deteriorarse al punto de afectar también el reclutamiento de marinos.

Por tanto, el Secretario General instó a los Gobiernos y a las autoridades portuarias (cuya inquietud por la protección entiende y respeta plenamente) a que consideren a la gente de mar como socios en la lucha contra el terrorismo y faciliten su acceso a las instalaciones portuarias y costeras. La permanencia de los buques en puerto es actualmente breve y el tiempo libre de la gente de mar es limitado. En consecuencia, los marinos deben gozar de toda oportunidad disponible para descansar y recuperarse, antes de hacerse nuevamente a la mar en cumplimiento de sus metas pacíficas al servicio del comercio mundial.

A este respecto, recordó las tareas asignadas al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto para determinar los aspectos que pueden mejorarse en el contexto del perfeccionamiento e implantación de las medidas de protección. A tal efecto, el Grupo de trabajo podría continuar sus esfuerzos encaminados a acrecentar la protección de la interfaz buque-puerto, además de la elaboración de directrices sobre las normas mínimas para la formación e instrucción del personal de amarre en tierra.

En cuanto al problema del polizonaje, que continúa imponiendo una pesada carga a los buques, a los tripulantes y al sector marítimo en su conjunto, el Secretario General dijo que esperaba que la entrada en vigor del Código alivió en cierta medida el problema y que la implantación de las enmiendas recientes al anexo del Convenio FAL, junto con la introducción de las medidas de seguridad prescritas en el Código PBIP, redundará en una reducción importante del número de casos de polizonaje que afecta al sector. Dijo que se espera que el Comité examine los informes que presentan los Gobiernos y las organizaciones internacionales sobre tales sucesos y determine si es o no necesario tomar nuevas medidas, incluido tal vez el fortalecimiento de las directrices sobre la asignación de responsabilidad para solucionar satisfactoriamente los casos de polizonaje, con miras a armonizarlas con las disposiciones pertinentes del Código PBIP.

El Secretario General subrayó que el examen realizado, desde el punto de vista de la facilitación, en torno de las medidas y de los procedimientos para la actuación con las personas rescatadas en el mar, conforme a la petición de la Asamblea en la resolución A.920 (22), constituye otro importante punto del orden del día. En el periodo de sesiones pasado, los procedimientos administrativos se sometieron a un examen preliminar respecto del desembarco de las personas rescatadas en el mar, la necesidad de listas de comprobaciones para registrar la información sobre tales personas y las enmiendas conexas al Convenio de Facilitación. En el periodo de sesiones actual, continuará el examen de esas cuestiones y se tendrán en cuenta las enmiendas pertinentes al capítulo V del SOLAS y al anexo del Convenio SAR, ampliadas mediante un conjunto de directrices conexas y adoptadas en mayo pasado por el Comité de Seguridad Marítima. También servirán de ayuda en las deliberaciones los resultados de la segunda reunión del grupo interinstitucional referido en la resolución A.920 (22), que se celebró antes del actual periodo de sesiones.

El Secretario General también hizo referencia al examen estratégico del Convenio de Facilitación, destinado a modernizar y actualizar el Convenio ante los nuevos acontecimientos en el sector marítimo. Al respecto dijo que consideraba dicho examen como un elemento clave, del que depende el éxito del Comité en el logro de sus objetivos. Se espera que el Comité examine también la propuesta de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación a fin de armonizarlo con los nuevos avances, tales como la transmisión electrónica de información por parte de las autoridades públicas, y la elaboración del manual explicativo del Convenio de Facilitación, cuyos principios generales han sido ya esbozados por el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos. El manual podrá ayudar a interpretar las disposiciones jurídicas del Convenio, dado que algunas de las mismas se consideran complejas y, a veces, difíciles de entender.

En cuanto a la institucionalización del Comité de Facilitación, el Secretario General expresó su decepción ante el hecho de que no se la había aún materializado mediante la aceptación de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI. Hasta el momento, se han recibido 83 de las 110 aceptaciones necesarias. Pese a que esta cifra constituye un importante incremento desde el último periodo de sesiones, aún se necesitan 27 aceptaciones para satisfacer los requisitos a fin de que entren en vigor las enmiendas de 1991. El Secretario General recordó las diversas iniciativas de larga data para que entren vigor dichas enmiendas,

que se adoptaron hace 13 años. Entre tales iniciativas se incluyen las exhortaciones del entonces Secretario General durante los periodos de sesiones de los Comités, el Consejo y la Asamblea, las notas cursadas por separado a las Administraciones para que la cuestión se remita a sus respectivos Gobiernos y el contacto directo con participantes en seminarios regionales. Además, el Consejo en su 88º periodo de sesiones, celebrado en junio de 2002, adoptó una resolución *ad hoc* y la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, aprobó a tal efecto la resolución A.945(23). El Secretario General destacó la estrecha interrelación entre la protección y una facilitación, y la necesidad de equilibrar ambas cuestiones para garantizar la continuidad del tráfico marítimo internacional. Subrayó que en este contexto la institucionalización del Comité es ahora imperiosa, particularmente después de la entrada en vigor del Código PBIP. En virtud de la resolución antedicha, el Secretario General ha cursado una nota a todos los Gobiernos Miembros que aún no han aceptado las enmiendas de 1992 para alentarlos a que lo hagan y explicarles el vínculo entre ambos Convenios. Reiteró que estaba listo para proporcionar información y ayuda adicional a todo Gobierno que así lo solicite cuando considere la posibilidad de aceptar las enmiendas al Convenio constitutivo de la OMI.

1.5 El Presidente agradeció al Secretario General por sus palabras de aliento y manifestó que sus observaciones y peticiones se tendrán muy en cuenta durante las deliberaciones del Comité.

Verificación de poderes

1.6 Se informó al Comité de que todos los poderes presentados en el actual periodo de sesiones estaban en regla.

Aprobación del orden del día

1.7 En el anexo 1 figura el orden del día (FAL 31/1) 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 el vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea (FAL 31/2/2);
- .2 el 90º y 92º periodos de sesiones ordinarios y el 22º periodo de sesiones extraordinario del Consejo (FAL 31/2/1 y FAL 31/6/2);
- .3 el 87º y 88º periodos de sesiones del Comité Jurídico (FAL 31/2);
- .4 el 53º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (FAL 31/2);
- .5 el 49º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (FAL 31/2); y
- .6 el 77º y 78º periodos de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (FAL 31/2 y FAL 31/2/3, respectivamente).

2.2 En las sesiones pertinentes de este informe, se informa sobre las medidas adoptadas por el Comité respecto de las decisiones antedichas.

Resultados de la vigésima tercera Asamblea

2.3 El Comité tomó nota (FAL 31/2/2) de los resultados del vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea en lo que respecta al examen de los informes y recomendaciones del Comité y otros asuntos relativos a su labor durante el bienio pasado y, en particular, en cuanto a los siguientes puntos:

- .1 el examen de las medidas de seguridad de los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar (FAL 31/2/2, párrafo 12): la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Facilitación deberían proseguir su labor al respecto y presentar al Consejo un informe sobre los avances en su debido momento; y
- .2 el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques (FAL 31/2/2, párrafo 13); la Asamblea invitó al Comité a que mantuviera al Consejo al corriente de las novedades que se produjesen.

Resultados del 90° y 92° periodos de sesiones ordinarios y del 22° periodo de sesiones extraordinario del Consejo

2.4 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento FAL 31/2/1, y en particular, de que el Consejo había aprobado dos semanas de reuniones para el Comité durante el presente bienio.

2.5 El Comité examinó los resultados del 92° periodo de sesiones del Consejo sobre la institucionalización del Comité, el acceso electrónico a las publicaciones de la OMI, y la asistencia de los medios de comunicación a los periodos de sesiones, bajo los puntos 6, 14 y 16 del orden del día (FAL 31/6/2), respectivamente.

Resultados del 87° y 88° periodos de sesiones del Comité Jurídico

2.6 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento FAL 31/2, párrafos 5 a 21.

Resultados del 53° periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

2.7 El Comité tomó nota de los resultados del 53° periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica que figuran en el documento FAL 31/2, párrafos 22 a 30, y examinó la información facilitada bajo el punto 14 del orden del día.

Resultados del 49° periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino

2.8 El Comité tomó nota de la información pertinente que figura en el documento FAL 31/2, párrafo 3.

Resultados del 77º y 78º periodos de sesiones del Comité de Seguridad Marítima

2.9 El Comité tomó nota de la información facilitada en las partes pertinentes del documento FAL 31/2, párrafo 2 y FAL 31/2/3 y la examinó bajo los puntos del orden del día correspondientes.

3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Estado jurídico del Convenio

3.1 El Comité tomó nota de la lista de Gobiernos Contratantes del Convenio, que figura en el anexo del documento FAL 31/3, en particular, las adhesiones de Chipre (9 de marzo de 2004) y Tonga (18 de septiembre de 2003) desde su 30º periodo de sesiones.

3.2 La Secretaría informó al Comité que desde la distribución del documento FAL 31/3, se recibieron otras dos adhesiones, de Santa Lucía (20 de mayo de 2004) y Samoa (18 de mayo de 2004), con lo cual el número total de Gobiernos Contratantes se eleva a 98.

3.3 Al expresar su agradecimiento a los Gobiernos de Chipre, Santa Lucía, Samoa y Tonga, el Comité exhortó 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 en un entorno seguro.

4 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO

4.1 El Comité recordó que en su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 7.35), al examinar la propuesta de Francia (FAL 29/4/1), consideró que sería más apropiado que Francia presentara una propuesta revisada FAL 31 teniendo en cuenta el texto refundido del anexo del Convenio que incorpora las enmiendas de 1999 (FAL 27/19, anexo 2) y de 2002 (FAL 29/18, anexo 2).

4.2 El Comité también recordó que, en su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 7.3.6 y 7.3.7), se había mostrado de acuerdo en principio con la propuesta presentada por los Países Bajos (FAL 30/7/3). Sin embargo, tras señalar que habría que perfeccionarla a la luz de las enmiendas de 2002 al Convenio, acordó que convendría que los Países Bajos presentasen una propuesta revisada en el FAL 31.

4.3 Atendiendo a la solicitud formulada por el Comité en su último periodo de sesiones, Francia (FAL 31/4) y los Países Bajos (FAL 31/4/1) presentaron una propuesta de enmiendas al anexo del Convenio, que aborda la gestión del riesgo como una herramienta moderna para adoptar medidas eficientes de control, así como sistemas de comunicaciones de las autoridades públicas y de los participantes en el transporte marítimo, información previa a la llegada o salida del buque, presentación de información en un punto único (ventanilla única) y transmisión electrónica de información.

4.4 El Comité aceptó en principio las propuestas presentadas por Francia y los Países Bajos y las remitió al Grupo de trabajo, a fin de que se las sometiera a un examen más detallado y encomendó al Grupo que preparara un proyecto de enmiendas al anexo del Convenio, junto con una resolución conexas FAL sobre enmiendas, teniendo en cuenta las observaciones formuladas

en el Pleno, con el propósito de que el Comité las apruebe y se adopten formalmente en el próximo periodo de sesiones.

Examen del informe del Grupo de trabajo

4.5 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 31/WP.1 y Add.1), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

4.6 Al examinar las enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación con miras a su aprobación, el Comité tomó nota de que la propuesta de añadir el dato "puerto de procedencia" en la Norma 2.6.1 está en consonancia con el uso de campos de datos similares en algunos impresos FAL, pero no se ajusta al sentido habitual y al uso generalizado de la expresión "último puerto de escala" e invitó a que se presentaran propuestas sobre este tema en el FAL 32.

4.7 La delegación de Panamá propuso verbalmente texto alternativo para la definición de "Hora estimada de llegada" (ETA): "Hora a la que el buque calcula que va a llegar a un lugar específico del puerto".

4.8 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación, incluida la resolución FAL conexas, según figura en el anexo 2*, para que se distribuyan conforme a lo dispuesto en artículo VII 2) a) del Convenio, con miras a su adopción en el FAL 32.

4.9 El Comité observó que sería conveniente armonizar las definiciones que figuran en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15 y Corr.1, anexo 1) cuando entren en vigor las correspondientes enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación.

4.10 El Comité acordó también que los impresos FAL y sus disposiciones conexas se examinen en el próximo periodo de sesiones a la luz de las medidas de protección recientemente introducidas, tales como las que figuran en el Código PBIP, que tendrán carácter obligatorio a partir del 1 de julio de 2004 y otras nuevas prescripciones relacionadas con cuestiones de aduanas, inmigración, salud y medio ambiente.

4.11 El Comité acordó asimismo que cuando se adopten las enmiendas al Anexo del Convenio en su próximo periodo de sesiones quizás sea necesario armonizar los términos "intercambio electrónico de datos" (EDI) y "transmisión electrónica de datos" en todo el Anexo, e invitó a que se presentaran propuestas sobre esta cuestión en el FAL 32.

4.12 Además, el Comité tomó nota de la opinión expresada por varias delegaciones de que sería necesario examinar en el FAL 32 nuevas propuestas de enmiendas al Anexo, y en particular al capítulo 3.

4.13 El Comité observó que el procedimiento de enmienda establecido en el artículo VII del Convenio para la adopción de enmiendas al Anexo del Convenio es el siguiente:

* 1 En el Anexo 2 también figuran las enmiendas aprobadas bajo el punto 9 del orden del día (véanse el párrafo 9.16 y el anexo 7).

2 En el documento FAL 31/WP.1/Add.1 figura un texto completo en el que se indican las enmiendas al texto actual del anexo del Convenio.

- .1 todo Gobierno Contratante puede proponer una enmienda al anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organización. Toda enmienda propuesta será examinada por el Comité de Facilitación, a condición de que haya sido distribuida por lo menos tres meses antes de la reunión del mencionado Comité;
- .2 al recibir estas enmiendas, la Secretaría las distribuye en forma de circular (impresa en papel rosa), tres meses antes de la reunión del Comité. Además, las enmiendas se presentan al propio Comité en papel rosa, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo de los comités; y
- .3 los Gobiernos Miembros pueden formular observaciones sobre las propuestas de enmiendas que se distribuyan, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo de los comités.

4.14 No obstante, el Comité observó que es costumbre que el Comité examine previamente los anteproyectos de enmiendas con miras a su aprobación y después los adopte en el siguiente periodo de sesiones, y que quizás no convenga apartarse de este procedimiento ya consagrado.

4.15 El Comité tomó nota de las dificultades que pueden experimentar los Gobiernos Contratantes del Convenio para seguir los procedimientos nacionales previstos para aceptar enmiendas al Convenio, especialmente si las enmiendas se adoptan una por una, en lugar de como una sola serie, y acordó debatir esta cuestión en su próximo periodo de sesiones al examinar las enmiendas al Convenio con miras a su adopción.

5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

5.1 El Comité recordó que en su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 5.16), pidió a los Gobiernos Miembros que en el FAL 31 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.

5.2 En su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 5.11), el Comité también invitó a los Gobiernos Miembros a remitir informes sobre estudios del concepto de "ventanilla única de información previa a la llegada" a título informativo y para que se examinen en el FAL 31.

5.3 El Comité también tomó nota de la información proporcionada por la República de Corea (FAL 31/INF.3) sobre el sistema de información para la gestión portuaria y manifestó su

agradecimiento a la delegación de la República de Corea por la presentación que ofreció durante el periodo de sesiones.

5.4 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento FAL 31/INF.2 sobre las recomendaciones y Directrices para establecer la "ventanilla única", que fueron elaboradas por el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico y expresó su agradecimiento al representante de Naciones Unidas/CEFACT por la presentación que efectuó durante el periodo de sesiones.

5.5 El Comité también tomó nota con beneplácito la información proporcionada por los Estados Unidos (FAL 31/INF.6) sobre el desarrollo de un sistema electrónico para la presentación de datos sobre los tripulantes, los pasajeros e información sobre el buque por parte de los buques que llegan a puertos de los Estados Unidos o que salen de los mismos.

5.6 El Comité consideró la necesidad de establecer un grupo de trabajo sobre el intercambio electrónico de datos a fin de:

- .1 determinar la labor futura respecto de los medios electrónicos para el despacho de buques, y en particular:
 - .1 el modo de alentar el uso del sistema de ventanilla única; y
 - .2 la necesidad de transmitir información por medio de canales seguros y fiables antes de la llegada del buque a un puerto a efectos de protección marítima; y
- .2 determinar, en vista de las peticiones de asistencia técnica por parte de los países en desarrollo respecto a la introducción del comercio electrónico, medios y modos para ampliar el uso de dicho comercio en tales países.

5.7 El Comité acordó que es aún prematuro examinar dichas cuestiones mientras aún se esté en proceso de adoptar enmiendas al Convenio de Facilitación, a lo que se suma el hecho de que otros organismos y organizaciones intergubernamentales también están ocupándose de la cuestión. El Comité acordó que sería útil continuar supervisando la labor que lleva a cabo el Grupo de trabajo TBG15 de Naciones Unidas/CEFACT sobre la aplicación del concepto de ventanilla única. Al dar la bienvenida al ofrecimiento de Japón de participar en nombre del Comité en las reuniones pertinentes, se invitó a dicha delegación a que se mantenga informada de los acontecimientos en el marco del Grupo de trabajo referido.

5.8 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que presenten observaciones y propuestas sobre las cuestiones a las que se hace referencia en el párrafo 5.1 con miras a examinarlas en el próximo periodo de sesiones.

6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

Solicitudes de los medios de comunicación para asistir a las reuniones

6.1 El Comité recordó que, en su 23º periodo de sesiones, celebrado del 24 al 28 de octubre de 1994, había adoptado su Reglamento interior actual (anexo 9 del documento FAL 23/19) y que, en aquella ocasión, acordó aplicar (véase el párrafo 15.4 del documento FAL 23/19) dicho Reglamento interior con carácter temporal en sus futuras reuniones, hasta que entren en vigor las

enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, por las cuales se institucionaliza el Comité.

6.2 Tras tomar nota de las decisiones adoptadas por el Consejo en su 92º periodo de sesiones con respecto a la asistencia de los medios de comunicación a las reuniones de los órganos de la OMI (párrafo 1 y anexo 1 del documento FAL 31/6/2), el Comité adoptó, de conformidad con lo estipulado en el artículo 48 de su Reglamento interior, la siguiente enmienda al artículo 9:

"El texto actual del artículo 9 debe sustituirse por el siguiente texto:

'Las sesiones del Pleno del Comité y de sus órganos auxiliares se celebrarán en público, salvo que el Comité o los órganos auxiliares decidan lo contrario. Las sesiones de los grupos de trabajo y de los grupos de redacción constituidos por el Comité o por sus órganos auxiliares se celebrarán en privado'."

6.3 El Comité, tras recordar, que el Consejo, en su 73º periodo de sesiones (celebrado del 14 al 18 de noviembre de 1994), había tomado nota de que el Comité había aprobado su Reglamento interior (véase el párrafo 8.2 i) del documento C73/D), invitó al Consejo a que tomase nota de que el Comité también ha aprobado esta enmienda, que se aplicara temporalmente en sus futuras reuniones, hasta que entren en vigor las enmiendas de 1991 al Convenio Constitutivo de la OMI, por las cuales se institucionaliza el Comité.

Reestructuración y modificación de las Directrices sobre organización y método de trabajo

6.4 El Comité, en su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafos 6.2 y 6.3), pidió al Presidente que, en consulta con la Secretaría, preparase un proyecto de texto reestructurado de las Directrices del Comité sobre organización y método de trabajo (circular FAL.3/Circ.179) para su examen en el periodo de sesiones actual, con objeto de hacer más fácil su utilización.

6.5 El Comité tomó nota de que, tal como se lo había pedido el FAL 30, el Presidente, en consulta con la Secretaría, había preparado el proyecto reestructurado y modificado de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Facilitación (FAL 31/6/1).

6.6 La delegación del Reino Unido planteó la cuestión de que el procedimiento de presentación de documentos establecido en el párrafo 4.9.5 de las Directrices revisadas sólo se aplica a los documentos presentados de conformidad con lo estipulado en los párrafos 4.9.2 (20 semanas) y 4.9.3 (13 semanas), y no a los que lo hacían conforme a lo dispuesto en el párrafo 4.9.4 (nueve semanas), si bien estos últimos también podrían utilizarse para introducir puntos sustanciales del orden del día que debían ser examinados por el Comité. Dicha delegación manifestó su intención de señalar este asunto a la atención del MEPC 52 y del MSC 79.

6.7 La Secretaría explicó que precisamente puede darse este caso, dado que está previsto que en los documentos presentados de acuerdo con lo establecido en el párrafo 4.9.4 sólo se formulen observaciones sobre los documentos remitidos conforme a lo estipulado en los párrafos 4.9.2 y 4.9.3 o acerca de puntos que ya figuran en el orden del día. Las dos semanas de diferencia que separan a los documentos que deben presentarse con nueve y siete semanas de antelación ofrecen un margen de tiempo muy reducido para formular observaciones.

6.8 El Comité aprobó las Directrices reestructuradas y modificadas (FAL 31/6/1, anexo), y encomendó a la Secretaría que las distribuyera como circular FAL.

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

Examen de las normas y prácticas recomendadas del anexo del Convenio con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes han notificado diferencias

7.1 El Comité recordó que, en su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 7.27), había elaborado un cuestionario (circular FAL.3/Circ.184) para recabar información actualizada de los Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación sobre las diferencias registradas por estos últimos entre sus prácticas nacionales y las normas y prácticas recomendadas que figuran en el anexo de dicho Convenio, con el fin de determinar si dichas prácticas y normas han caído en desuso o deben enmendarse con miras a su completa aceptación, así como de establecer un mecanismo para que los Gobiernos Contratantes examinen las diferencias registradas y otras medidas adoptadas para armonizar sus normas y procedimientos nacionales con los del Convenio. Entre los Gobiernos Miembros que no son Gobiernos Contratantes del Convenio se distribuyó otro cuestionario, que también se incluye en la circular FAL.3/Circ.184, a fin de determinar los obstáculos que les impiden ratificar el Convenio.

7.2 El Comité también recordó que, en su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 7.33), tras reconocer que sería conveniente identificar las normas básicas del Convenio que pudieran excluirse de la disposición sobre excepciones que figura en el artículo VIII, había convenido 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.

7.3 Asimismo, el Comité recordó que, en su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 7.34), había tomado 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, y que había acordado 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.

7.4 El Comité tomó nota de que la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, celebrado en noviembre/diciembre de 2003, tras observar que el FAL 30 había elaborado este cuestionario, invitó a los Gobiernos que aún no habían respondido a este último que lo hicieran lo antes posible.

7.5 El Comité también tomó nota de que la Secretaría había publicado la circular FAL.3/Circ.185 de 9 de febrero de 2004, en la que se recordaba a los Gobiernos Miembros que no hubieran remitido aún los cuestionarios debidamente cumplimentados que lo hicieran lo antes posible, a fin de que la Secretaría pudiera elaborar un compendio con los resultados del cuestionario para que el Comité los examinara en el periodo de sesiones actual.

7.6 Tras agradecer los esfuerzos realizados por 14 Gobiernos Miembros y un Miembro Asociado, a saber: Dinamarca, los Estados Unidos, Grecia, Hong Kong (China), Italia, Malta, Polonia, el Reino Unido, la República de Corea, Suecia, el Japón (que no es Gobierno Contratante del Convenio) (FAL 31/7/1), Singapur (FAL 31/7/1/Add.1), Bélgica (FAL 31/7/1/Add.2), Cuba (FAL 31/7/1/Add.3) y el Brasil (FAL 31/7/1/Add.4), que habían presentado los cuestionarios debidamente cumplimentados, el Comité opinó que, sin embargo, habría sido conveniente que otros Gobiernos Miembros hubieran hecho lo propio, lo que le habría permitido adoptar una decisión fundamentada y equilibrada.

7.7 Algunas delegaciones manifestaron la opinión de que, en vista del escaso número de cuestionarios cumplimentados que se habían presentado, sería prematuro que el Comité examinara en la etapa actual las normas y prácticas recomendadas del Convenio sobre las cuales los Gobiernos Contratantes habían registrado diferencias, y de que era necesario recabar más respuestas al cuestionario para estudiar el asunto.

7.8 Otras delegaciones expresaron su parecer de que la labor debería proseguir para no perder la valiosa información facilitada por los Gobiernos Contratantes y también para alentar a aquellos Gobiernos que no hubieran respondido aún al cuestionario que lo hicieran lo antes posible.

7.9 Algunas delegaciones también manifestaron su opinión de que determinados Gobiernos Miembros podrían haberse encontrado con dificultades a la hora de interpretar el cuestionario y podrían necesitar bastante tiempo para cumplimentarlo, puesto que dicho trámite involucra a un número considerable de autoridades nacionales.

7.10 Tras analizar la cuestión, el Comité convino en encomendar al Grupo de trabajo que se iba a constituir que tuviera a bien estudiar el documento FAL 31/7/1 y sus adiciones 1 a 4; identificar las normas o prácticas recomendadas que deben examinarse a la luz de las diferencias registradas por los Gobiernos Contratantes del Convenio; y considerar posibles vías para mejorar, entre otras, el formato del cuestionario existente y el contenido de la circular, a fin de que los Gobiernos Miembros que no han respondido aún al cuestionario tengan más facilidades para hacerlo.

Elaboración de un manual explicativo del Convenio

7.11 El Comité recordó que, en su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafos 7.28 a 7.30), tras acordar 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, y que dicho manual también podría constituir un vínculo útil entre el Convenio de Facilitación y la elaboración de la legislación nacional pertinente, había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos encargado de la elaboración de un manual explicativo del Convenio de Facilitación.

7.12 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité expresó su acuerdo con respecto a la opinión manifestada por dicho Grupo (FAL 31/7/2, párrafo 3.3), a saber: la elaboración de un detallado manual explicativo del Convenio de Facilitación podría fomentar y mejorar la implantación de este Convenio y permitiría mantener la brevedad y sencillez de las normas y prácticas recomendadas y dicho manual debería incluir explicaciones de las normas y prácticas recomendadas del Convenio en las que se indicasen su posible implantación, asesoramiento técnico y mejores prácticas.

7.13 No obstante, el Comité manifestó su desacuerdo con respecto a la opinión expresada por el Grupo de que cuestiones importantes respecto de las cuales no se pudiese alcanzar un consenso podrían incluirse en el manual como ejemplos de mejores prácticas, y de que podría hacerse lo propio con los conceptos nuevos que todavía no procediese incluir en el Convenio de Facilitación, así como con los ejemplos de medidas de facilitación más exigentes que estuvieran fuera del alcance del Convenio actual. Los ámbitos de aplicación del manual y del Convenio deben ser los mismos y, por tanto, guardar coherencia interna.

7.14 El Comité también hizo suya la opinión del Grupo (FAL 31/7/2, párrafo 3.5), de que el manual podría contribuir a que se comprendieran mejor los principios subyacentes y podría promover la implantación plena del Convenio de Facilitación por sus Gobiernos Contratantes. Asimismo, podría servir a los Estados Contratantes para la elaboración de su legislación nacional y de otros instrumentos reglamentarios. El manual deberá ser un documento actualizable, de naturaleza meramente explicativa. Por tanto, no será vinculante para los Estados Contratantes, y no entrañará ninguna obligación jurídica.

7.15 El Comité también convino en que las nuevas propuestas de enmienda al Convenio de Facilitación deben ir acompañadas de orientaciones para facilitar las deliberaciones acerca de su finalidad. En el manual podrían incluirse directrices más detalladas que se basaran en esas orientaciones.

7.16 El Comité también tomó nota de la opinión del Grupo relativa a que el manual sobre el Convenio de Facilitación debería elaborarse por etapas, que, sucesivamente, se irían poniendo a disposición de todas las partes interesadas. La primera edición del manual sobre el Convenio de Facilitación debería estar disponible a finales de 2006.

7.17 El Comité ratificó la necesidad de elaborar un manual explicativo sobre el Convenio de Facilitación y expresó su acuerdo con respecto a la conveniencia de que el Grupo de trabajo por correspondencia* vuelva a constituirse (véanse también el párrafo 7.24.3 y el anexo 5).

7.18 El Comité encomendó al Grupo de trabajo que debía constituirse que estableciera las pautas de trabajo y el calendario para la elaboración del manual, así como el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos encargado de la elaboración de un manual explicativo del Convenio de Facilitación.

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

7.19 El Presidente comunicó al Comité sus siguientes impresiones:

- .1 se recuerda a los Gobiernos Contratantes que la razón principal para la elaboración del cuestionario (circular FAL.3/Circ.184) fue instarles a que examinaran las diferencias existentes con respecto a las normas y prácticas recomendadas del anexo del Convenio y a que explicasen los motivos para registrar dichas diferencias con el fin de determinar si han caído en desuso o deben enmendarse con miras a su completa aceptación y a fin establecer un

* Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la elaboración de un Manual explicativo del Convenio:

Sr. Eildert Broekema
Asesor Político
Ministerio de Finanzas, Política aduanera y Legislación
Casilla Postal 20201
La Haya
2500 EE
Países Bajos

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

mecanismo para alentar a los Gobiernos Contratantes a que examinen las diferencias detectadas y otras medidas adoptadas para armonizar las normas y procedimientos nacionales con los del Convenio;

- .2 el cuestionario también se ha remitido a los Gobiernos Miembros que no son Gobiernos Contratantes del Convenio para determinar los obstáculos que les impiden ratificar dicho Convenio y para alentarlos no sólo a que elaboren las leyes nacionales que fuesen necesarias, sino también, en caso de que proceda, a que pidan ayuda a la Organización con miras a implantar de forma efectiva las disposiciones del Convenio;
- .3 de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII del Convenio de Facilitación, las respuestas al cuestionario no podrán considerarse una notificación oficial de los Gobiernos Contratantes sobre las diferencias registradas con respecto a las normas y/o la adopción de prácticas recomendadas, a menos que dichos Gobiernos Contratantes indiquen lo contrario a la Secretaría; y
- .4 se insta por tanto a los Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación a que si, tras el examen de las diferencias mencionadas como parte del ejercicio de responder al cuestionario, desean actualizar su declaración previa sobre las diferencias registradas con respecto a las normas y la adopción de prácticas recomendadas, lo hagan remitiendo al Secretario General de la Organización una notificación oficial, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII del Convenio. La Secretaría sólo deberá incluir dichas notificaciones en el apéndice 7 de cualquier nueva impresión que se haga de la publicación en el futuro.

7.20 El Comité expresó su conformidad con la declaración del Presidente.

Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y represión de actos ilícitos en el mar y en puerto

7.21 El Comité tomó nota de los resultados pertinentes del MSC 77 (FAL 31/7) y del MSC 78 (FAL 31/2/3, párrafos 2 a 10) acerca de la cuestión relativa a los actos de piratería y robos a mano armada y, en particular, acerca de la información facilitada sobre los aspectos siguientes:

- .1 la información estadística sobre los actos de piratería y robos a mano armada (FAL 31/7, párrafos 2 a 5, y FAL 31/2/3, párrafos 2 a 5);
- .2 la implantación del proyecto de lucha contra la piratería (FAL 31/7, párrafos 6 a 10, y FAL 31/2/3, párrafos 6 a 9); y
- .3 el Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas (FAL 31/7, párrafo 11, y FAL 31/2/3, párrafo 10).

Constitución del Grupo de trabajo

7.22 El Comité constituyó el Grupo de trabajo encargado de las enmiendas al anexo del Convenio bajo la presidencia del Sr. A. Broekema (Países Bajos), al que asignó el siguiente mandato:

- .1 examinar las propuestas de enmienda al anexo del Convenio de Facilitación (FAL 31/4 y FAL 31/4/1) y elaborar proyectos de enmienda, así como la correspondiente resolución FAL sobre las enmiendas, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, para su aprobación por parte del Comité y su adopción en el FAL 32;
- .2 examinar el documento FAL 31/7/1 y sus adiciones 1 a 4, e identificar las normas o prácticas recomendadas que deben examinarse a la luz de las diferencias registradas por los Gobiernos Contratantes del Convenio; y considerar las posibles vías que incluyan, aunque sin restringirse sólo a ella, la mejora del formato del cuestionario existente y del contenido de la circular, para favorecer que los Gobiernos Miembros que no han respondido aún al cuestionario cumplan dicho trámite;
- .3 establecer el marco de trabajo y el calendario para la elaboración de un manual explicativo del Convenio de Facilitación, teniendo en cuenta el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 31/7/2) y las observaciones formuladas en el Pleno; y
- .4 establecer el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos encargado de la elaboración de un manual explicativo del Convenio de Facilitación.

Análisis de los resultados del Grupo de trabajo

7.23 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 31/WP.1), el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

7.24 El Comité aprobó en líneas generales el informe del Grupo de trabajo y tuvo a bien en particular:

- .1 aprobar las pautas para la elaboración del proyecto de manual explicativo del Convenio de Facilitación, que figuran en el anexo 3;
- .2 aprobar el calendario para la elaboración del proyecto de manual explicativo del Convenio de Facilitación, que figura en el anexo 4;
- .3 aprobar el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la elaboración del proyecto de manual explicativo del Convenio de Facilitación, que figura en el anexo 5;
- .4 pedir a los posibles participantes en el Grupo de trabajo por correspondencia que utilicen la Internet para participar en la labor del Grupo;
- .5 instar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que gozan de carácter consultivo que cuenten con experiencia en la elaboración de manuales y estén familiarizados con el Convenio de Facilitación y los procedimientos aduaneros, a que participen en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia; y

- .6 tomar nota de que, por falta de tiempo, el Grupo de trabajo no pudo explorar vías para favorecer que los Gobiernos Miembros que aún no lo han hecho respondan al cuestionario que figura en la circular FAL.3/Circ.184.

7.25 El Comité acordó la conveniencia de seguir examinando en el FAL 32 las Normas y Prácticas recomendadas con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes han registrado diferencias, e instó a los Gobiernos Miembros que aún no han respondido al cuestionario de la circular FAL.3/Circ.184, a que lo hagan en cuanto puedan.

7.26 La delegación de Grecia informó al Comité de que la indicación de que Grecia había retirado su reserva con respecto a la Norma 2.16, que aparece en la página 11 del anexo del documento FAL 31/7/1, era incorrecta y debe sustituirse por una referencia a la Norma 2.17 (antigua Norma 2.16) y de que en la página 22 del anexo de dicho documento se ha omitido la información de que Grecia mantiene su reserva con respecto a la Norma 5.19.

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

7.27 El Comité examinó el documento presentado por Colombia bajo este punto del orden del día (FAL 31/8/2).

7.28 La delegación del Reino Unido propuso, con el apoyo de otras delegaciones, que la revisión propuesta por Colombia (FAL 31/8/2) de la resolución A.872(20) - Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, debería examinarse dentro del punto 7.5 del orden del día, denominado "Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y fiscalización del tráfico ilícito de drogas". En su opinión, la cuestión relativa al tráfico ilícito de drogas comprende aspectos delictivos muy distintos de los implícitos al terrorismo, que, la Organización en general y el Comité de Seguridad Marítima en particular, han estado tratando desde que se adoptó la resolución A.924(22) - Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques.

7.29 El Comité convino en que el tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores, es básicamente una actividad delictiva y deberá abordarse como tal, por lo que no se habrá de entremezclar con cuestiones relacionadas con el terrorismo o la protección marítima. En consecuencia, el Comité acordó también que la revisión de la resolución A.872(20) deberá llevarse a cabo con independencia de la labor y actividades desempeñadas por la Organización en sus esfuerzos por incrementar la protección marítima, por lo que se habrá de tratar y examinar dentro del punto 7.5 del orden del día, titulado "Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y fiscalización del tráfico ilícito de drogas".

7.30 El Comité recordó que la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS había adoptado la resolución 3 (Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima), en cuyo párrafo dispositivo 1 se pide a la Organización, entre otras cosas, que tenga a bien:

- "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."

7.31 En este contexto, el Comité recordó también que en su periodo de sesiones anterior (véanse los párrafos 8.4, 8.17 y 8.18 del documento FAL 30/20), había examinado preliminarmente esta cuestión y había llegado a la conclusión de que, al estudiar la resolución A.872(20), sería preciso tener en cuenta el contenido del documento SOLAS/CONF.5/14 (Colombia), presentado a la Conferencia de 2002 sobre el SOLAS. Además, el Comité, reconociendo que el examen de este punto requeriría un tiempo y un esfuerzo considerables, había decidido volver a estudiar la cuestión en este periodo de sesiones y había pedido que se presentaran propuestas sobre este tema, teniendo en cuenta el contenido del documento SOLAS/CONF.5/14.

7.32 La delegación de Colombia (FAL 31/8/2) declaró que el flagelo del narcotráfico está relacionado en múltiples ocasiones con actos delictivos y puede ser motivo de actos terroristas directos conexos o constituir la base para su financiación, poniendo en peligro la protección del buque y de las instalaciones portuarias, y de las actividades marítimas en general. Colombia ha examinado las consecuencias del narcotráfico y ha llegado a la conclusión de que tanto los capitanes como los tripulantes de buques de tráfico marítimo internacional se ven expuestos a verse involucrados en situaciones delictivas como el tráfico ilícito de estupefacientes y el desvío de productos químicos, por lo que se hace indispensable continuar formando y capacitando de manera permanente a la gente de mar, para así evitar al máximo cualquier tipo de incidentes relacionados con el narcotráfico, y de la misma manera prevenir la relación del tráfico ilícito con la delincuencia organizada internacional e impedir que grupos terroristas utilicen el transporte marítimo como medio para realizar sus fechorías. Colombia opina asimismo que es necesario abarcar dentro de esta necesidad de formación las posibles situaciones de narcodependencia a bordo, que también representan un riesgo crítico para la protección del buque.

7.33 Colombia (párrafo 7 del documento FAL 31/8/2) propuso examinar y adoptar las "Normas de prevención del tráfico ilícito de estupefacientes y control del desvío de productos químicos", como parte integral del Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias (Código PBIP), a fin de crear un conjunto coherente de disposiciones prácticas que permitan tratar esos asuntos y dotar de mayor efectividad al Código PBIP.

7.34 Colombia (párrafo 8 del documento FAL 31/8/2) propuso asimismo revisar el curso modelo sobre prevención y control del tráfico ilícito de drogas a bordo de los buques y encuadrarlo en los programas de cursos referentes a la protección de buques e instalaciones portuarias, con el fin de brindar una formación y capacitación integral y completa a la gente de mar y a los servicios de apoyo en tierra.

7.35 Colombia (párrafo 10 del documento FAL 31/8/2) solicitó a la Organización que, con el fin de completar este documento y además mantenerlo actualizado, generara un sistema efectivo que permita acceder a información relativa a tendencias mundiales, métodos de ocultamiento, estadísticas acerca de las incautaciones mundiales de estupefacientes en el mar, y estadísticas sobre incautaciones de productos químicos desviados, como un factor importante de la cooperación internacional.

7.36 El Comité tomó nota de que Colombia (párrafo 7 del documento FAL 31/8/2) había sugerido la adopción de "Normas de prevención del tráfico ilícito de estupefacientes y control del desvío de productos químicos" como parte integral del Código PBIP y acordó no profundizar en el examen de esta propuesta, ya que el examen y la adopción de las enmiendas al Código PBIP

son prerrogativa de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y por ello entran dentro del ámbito de competencias del MSC.

7.37 El Comité acordó también que, si bien quizás sea necesario revisar el curso modelo existente sobre prevención y control del tráfico ilícito de drogas a bordo de los buques, según propone Colombia (párrafo 8 del documento FAL 31/8/2), sería preferible realizar esta labor una vez que el Comité haya elaborado y adoptado las enmiendas correspondientes a la resolución A.872(20).

7.38 El Comité tomó nota de que Colombia (párrafo 10 del documento FAL 31/8/2) había solicitado a la Organización que pusiera en práctica el sistema descrito en el párrafo 7.35, y acordó que, aunque tal sistema podría ofrecer ciertas ventajas, no conviene profundizar en el examen de esta propuesta por el momento. En este contexto, el Comité acordó también que, si la Organización desea avanzar en el examen de esta cuestión, será necesario identificar y definir todos los aspectos fundamentales, incluidos el coste inicial de establecer el sistema y el coste anual recurrente que implicarían su mantenimiento y funcionamiento continuo, y la manera de sufragar estos costos. El Consejo debería examinar y aprobar las posibles repercusiones financieras.

7.39 El Comité acordó que, habida cuenta de que han transcurrido siete años desde que se adoptó la resolución A.872(20), tal vez convendría examinar y actualizar determinados aspectos de las Directrices que figuran en el anexo de la resolución, por lo que encomendó al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto que, teniendo en cuenta el documento SOLAS/CONF.5/14 y las deliberaciones y conclusiones del Pleno, tuviera a bien:

- .1 identificar las partes o los aspectos de la resolución A.872(20) que puede ser necesario revisar y enmendar;
- .2 determinar los instrumentos convencionales u otras prácticas acordadas a nivel internacional que deben considerarse cuando se lleve a cabo la revisión propuesta; y
- .3 elaborar, si es necesario, el proyecto de mandato para constituir un grupo de trabajo por correspondencia con miras a avanzar en la labor relativa a la cuestión durante el lapso interperiodos.

7.40 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (FAL 31/WP.3), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

Revisión de la resolución A.872(20)

7.41 El Comité tomó nota de que el Grupo llevó a cabo un examen de carácter general de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (las Directrices), que figuran en el anexo de la resolución A.872(20) y concluyó que:

- .1 como resultado de la adopción y entrada en vigor de las medidas especiales para incrementar la protección marítima, que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 (SOLAS, capítulo XI-2) y en el Código PBIP, muchos aspectos considerados en las Directrices relativos a las medidas de protección, por ejemplo en el capítulo 1, sobre Prevención del tráfico ilícito de drogas, párrafo 1.4, sobre seguridad de la carga; párrafo 1.5, sobre seguridad en el puerto, etc.; párrafo 1.6, sobre seguridad en general; y párrafo 1.7, sobre seguridad relativa al personal; párrafo 3, sobre funciones de las compañías explotadoras por lo que respecta a la seguridad del buque; párrafo 4, sobre medidas y procedimientos para la seguridad física del buque; y distintos aspectos de los párrafos 5 y 6, se abordan ahora con carácter obligatorio en el Código PBIP y, por consiguiente, es necesario realizar un examen general de las disposiciones del capítulo 1 de las Directrices;
- .2 los anexos (1 a 8) de las Directrices contienen información que es necesario examinar y actualizar ya que, en algunos casos, la información proporcionada se remonta a principios del decenio de 1990;
- .3 es necesario examinar la orientación que se proporciona en relación con el registro, como resultado de la experiencia práctica;
- .4 es necesario aumentar la toma de conciencia en cuanto a las obligaciones de los buques y del personal de a bordo, con arreglo a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, entre las autoridades relacionadas con la prohibición del tráfico de drogas, y éstas deben observar, respetar y cumplir las medidas y procedimientos de protección en vigor a bordo de un buque, a menos que dichas medidas les impidan llevar a cabo sus tareas relacionadas con la prohibición del tráfico de drogas; y
- .5 es necesario garantizar un equilibrio adecuado entre el mantenimiento de las medidas y procedimientos de protección en vigor a bordo de un buque y la autorización de registro de un buque en relación con el contrabando de drogas, las sustancias psicotrópicas y los productos químicos precursores, así como para evitar que tales medidas se utilicen para dificultar las actividades relacionadas con la prohibición.

7.42 El Comité acordó recomendar que la revisión de las Directrices se lleve a cabo de modo tal que, en la medida necesaria, en ellas se incorporen disposiciones adecuadas del Código PBIP. El Comité también convino en que las Directrices revisadas deberían constituir un documento independiente, como lo son actualmente, y que no deberían incorporarse, de ninguna manera, en el Código PBIP. Además, el Comité acordó que, a pesar de que el Código PBIP era de la competencia del MSC, no debería enmendarse en estos momentos para incluir en sus disposiciones cuestiones relativas al tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores.

7.43 El Comité acordó también que, habida cuenta de que las Directrices contemplan distintos aspectos relativos a la protección del buque, que podrían no estar totalmente en consonancia con las disposiciones del Código PBIP, quizás no convenga seguir aplicando la versión actual de las Directrices y, por consiguiente, es necesario revisarlas y enmendarlas con urgencia a fin de armonizarlas con las disposiciones del Código PBIP, para que de ese modo sigan siendo útiles y pertinentes.

7.44 El Comité tomó nota de que en el párrafo dispositivo 3 de la resolución A.872(20) se pide al Comité "... que mantenga las Directrices sometidas a un examen constante y que las actualice, según sea necesario, en función de la experiencia adquirida". El Comité, teniendo presentes los distintos aspectos de las Directrices que es necesario revisar y enmendar, concluyó que las posibles enmiendas a las Directrices podrían implicar una revisión de fondo, y que, por tanto, no era posible argüir razonablemente que tales enmiendas implicarían simplemente una actualización de las Directrices.

7.45 Por consiguiente, el Comité acordó que la revisión de las Directrices se debería ultimar en el bienio actual, a fin de permitir la presentación de las enmiendas necesarias en el vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea para su examen y adopción. El Comité acordó constituir, en caso de ser necesario, un grupo de trabajo sobre esta cuestión en su próximo periodo de sesiones a fin de ultimar dicha labor.

7.46 El Comité invitó a que se presentaran documentos al respecto e instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo a que garanticen que las delegaciones que envíen al próximo periodo de sesiones del Comité se componen de personas con los conocimientos teóricos y prácticos apropiados para examinar y ultimar la cuestión.

7.47 El Comité encargó a la Secretaría que examinara y preparara, para su examen por el Comité, las oportunas enmiendas a los anexos 1, 3 y 6 de las Directrices.

7.48 Con respecto a la revisión y actualización de los anexos 5 y 8 de las Directrices, los cuales facilitan información sobre la legislación penal y una lista de puntos de contacto en los puertos para la notificación de sucesos relacionados con drogas, respectivamente, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que presentasen a la Secretaría información pertinente a fin de que ésta, a su vez, pueda actualizar esos anexos y prepararlos para su examen en el FAL 32.

7.49 El Comité tomó nota de que, en función de la naturaleza y del alcance de las enmiendas, podría justificarse, por razones de viabilidad y facilidad de lectura del posible texto de las Directrices, que la Asamblea tuviera que revocar la resolución A.872(20) en su totalidad y sustituirla por una nueva.

7.50 El Comité tomó nota de las deliberaciones mantenidas en el seno del Grupo en relación con la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre la cuestión para adelantar la labor durante el lapso interperiodos, pero decidió no constituir dicho grupo en este periodo de sesiones.

8 ASPECTOS DE FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LAS MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

8.1 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones (véanse los párrafos 8.2 a 8.7 del documento FAL 30/20), había examinado los resultados de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, en la que se adoptaron medidas especiales para incrementar la protección marítima. En concreto, el Comité recordó que había examinado de forma preliminar los aspectos de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS que guardan relación con su labor y había remitido algunas cuestiones al Grupo de trabajo SPI para que las examinara y le asesorara al respecto. Además, el Comité tomó nota también de distintas cuestiones encaminadas a incrementar la protección marítima que el MSC 76 había remitido al Grupo de trabajo SPI para que las examinara y le asesorara al respecto.

8.2 El Comité recordó también el discurso del Secretario General, y en particular sus observaciones sobre la necesidad de mantener un equilibrio entre las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y las encaminadas a facilitar el comercio internacional y, en este contexto, destacó la importancia que tiene el Comité para facilitar el tráfico marítimo internacional al tiempo que se garantiza la protección marítima. El Comité recordó también que el Secretario General había hecho un llamamiento a los Gobiernos y a las autoridades portuarias para que traten a la gente de mar como aliados en la lucha contra el terrorismo y faciliten su acceso a los puertos y las instalaciones en tierra, invitando a todas las partes interesadas a que utilicen su sentido común y adopten un enfoque pragmático y respaldó este llamamiento.

Resultados de la vigésima tercera Asamblea

8.3 El Comité tomó nota en general de las distintas cuestiones relacionadas con el incremento de la protección marítima que se examinaron en la vigésima tercera Asamblea (véase la sección 8 del documento FAL 31/2/2), y de sus deliberaciones (véase el párrafo 13 del documento FAL 31/2/2) sobre el informe acerca de los avances conseguidos en el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, presentado por el Secretario General de conformidad con lo previsto en el párrafo dispositivo 6 de la resolución A.924(22).

8.4 El Comité tomó nota asimismo de que la vigésima tercera Asamblea había adoptado:

- .1 La resolución A.955(23), titulada "Enmiendas a los principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21))";
- .2 La resolución A.956(23), titulada "Enmiendas a las directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo (resolución A.917(22))"; y
- .3 La resolución A.959(23), titulada "Modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC)".

Resultados del MSC 77 y el MSC 78

8.5 El Comité tomó nota de que el MSC 78 había adoptado, entre otras cosas, la resolución MSC.159(78), titulada "Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima", y también de que el MSC 77 y el MSC 78 habían aprobado las siguientes circulares MSC en el contexto de las medidas especiales para incrementar la protección marítima adoptadas por la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS:

- MSC/Circ.1074 - "Directrices provisionales adjuntas para la autorización de organizaciones de protección reconocidas que actúan en nombre de la administración y/o autoridad designada de un Gobierno Contratante";
- MSC/Circ.1097 - "Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP";
- MSC/Circ.1111 - "Orientación relativa a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP";

- MSC/Circ.1112 - "Permiso de tierra y acceso a los buques en virtud del Código PBIP"; y
- MSC/Circ.1113 - "Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre los aspectos de las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS no relacionados con la protección marítima".

8.6 El Comité observó asimismo que el MSC 78 había pedido al Subcomité STW que no profundizara en el examen de la formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria (OPIP), ya que en el STW 35 no se habían recibido documentos sobre este punto.

Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos

8.7 El Comité tomó nota de que el Consejo de Administración de la OIT, en su 289ª reunión (11 a 26 de marzo de 2004) y el MSC 78 habían aprobado el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos.

Cursos modelo de la OMI

8.8 El Comité tomó nota de que la Organización había publicado los siguientes cursos modelo de la OMI en el contexto de las medidas especiales para incrementar la protección marítima adoptada por la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS:

- .1 Curso modelo 3.19 de la OMI - Oficial de protección del buque;
- .2 Curso modelo 3.20 de la OMI - Oficial de la compañía para la protección marítima; y
- .3 Curso modelo 3.21 de la OMI - Oficial de protección de la instalación portuaria.

Novedades de la OIT

8.9 El Comité tomó nota de que la Conferencia General del Trabajo, en su 91ª sesión, aprobó el 19 de junio de 2003 el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (Nº 185) y de que el Consejo de Administración de la OIT, en su 289ª reunión, había elegido el método basado en las minucias para la creación de modelos de huellas dactilares, y había decidido extraer los datos y almacenarlos en formato de código de barras (código de barras PDF417 2-D) a fin de facilitar la aceptación temprana del Convenio, y había aprobado el documento ILO SID-0002 (documento GB.289/7, Apéndice II, de la OIT), en el que figuran las normas sobre los modelos de huellas dactilares prescritos en el punto k) del Anexo I de dicho Convenio.

8.10 Además, el Comité observó que el MSC 78, atendiendo a la solicitud del representante de la OIT, que contaba con el apoyo de los observadores de la ISF, la CIOSL y la IFSMA, había instado a los Estados Miembros a que se hagan partes en el Convenio Nº 185 de la OIT lo antes posible, ya que hasta ahora sólo lo ha ratificado el Gobierno de Francia.

Reunión del G8

8.11 El Comité tomó nota de que la delegación de los Estados Unidos, en referencia al comunicado que se publicó al final de la reunión de los ministros de justicia y del interior del G8, celebrada en Washington el 11 de mayo de 2004, informó al MSC 78 de que los Ministros habían acordado lo siguiente:

"Dado que los terroristas pueden aprovecharse de la vulnerabilidad de los servicios portuarios y marítimos internacionales, es esencial colaborar para garantizar la protección de unos servicios que contribuyen de forma tan crucial al comercio. Con objeto de hacer frente a dicha amenaza y, entre otros propósitos, para dar impulso a consultas en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), nosotros (los ministros) acordamos pedir a nuestros expertos que elaboren una lista de comprobaciones para la realización de auditorías que permita a los países que lo deseen efectuar voluntariamente su propia auditoría, a fin de verificar si cumplen el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP). Dicha lista de comprobaciones podría servir de modelo para armonizar los regímenes de cumplimiento de los Estados Miembros de la OMI y para lograr una mayor colaboración internacional a través de la OMI y otras organizaciones."*

La delegación de los Estados Unidos informó también al MSC 78 de que cuando la lista se aprobara, se remitiría al MSC para que éste la examinara.

Norma pública de la ISO

8.12 El Comité tomó nota (FAL 31/INF.8) de que el Grupo de trabajo de la ISO/TC 8 (Buques y tecnología marina) SC11 (Transporte marítimo intermodal y de corta distancia) había adoptado la Norma 20858:2004 de la ISO (cuya especificación está disponible para el público), titulada "*Ships and marine technology - Maritime Port Facility Security Assessment and Security Plan Development*" (Buques y tecnología marina - Evaluación de la protección marítima de las instalaciones portuarias y elaboración del plan de protección), que se publicó el 1 de julio de 2004.

Novedades de la OMA

8.13 El Comité recordó también que en su anterior periodo de sesiones (véase el párrafo 8.16 del documento FAL 30/20) había encomendado a la Secretaría que lo mantuviera informado de las novedades que se produzcan sobre el particular en la OMA. En este contexto, el comité observó que el modelo de datos aduaneros de la OMA y su lista de datos esenciales para identificar envíos de alto riesgo figuran en el anexo del documento FAL 31/INF.5 y las Directrices de la OMA para la gestión integrada de la cadena de suministros (Directrices ISCM), anteriormente denominadas Directrices aduaneras sobre notificación de la carga por adelantado (Directrices ACI), figuran en el anexo del documento FAL 31/INF.7. La OMA examinó y aprobó las Directrices ISCM en junio de 2004.

Formato normalizado de datos y llegada del buque a puerto

8.14 El Comité recordó que la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS había adoptado la resolución 3 - Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la

* Traducción de la Secretaría de la OMI.

protección marítima, en cuyo párrafo dispositivo 1 se pide a la Organización, entre otras cosas, que tenga a bien:

- "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 adoptar las medidas que se consideren apropiadas."

8.15 En este contexto, el Comité recordó también que, en su anterior periodo de sesiones (véanse los párrafos 8.4, 8.14 y 8.15 del documento FAL 30/20), había examinado preliminarmente la cuestión y había acordado, tras tomar nota de que 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:

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

8.16 Además, el Comité había reconocido que las anteriores recomendaciones entrañan un estudio detenido además de la comparación de los documentos anteriormente indicados, y había decidido volver a examinar este asunto en este periodo de sesiones, por lo que había pedido que se presentaran ponencias sobre el particular.

8.17 La delegación de Colombia señaló (FAL 31/8) que, para mantener el espíritu de facilitar el tráfico marítimo internacional, elemento fundamental del comercio internacional, es necesario establecer un mecanismo que establezca de manera legal, uniforme y global que lleva y que trae la embarcación en cada recalada a puerto o al salir de él. Por ello, Colombia opina que es necesario establecer un "Formato Único de Zarpes y Arribos" de carácter universal que tenga la información mínima básica para conocer qué se transporta en el buque, por qué se transporta, para dónde va y de dónde viene y que esta información básica se maneje por las Administraciones nacionales competentes, para tomar las medidas pertinentes de prevención y combate contra posibles actos terroristas o delincuenciales contra las instalaciones portuarias o las embarcaciones, al entrar o salir del puerto. En este contexto, la delegación de Colombia invitó al Comité a que apruebe establecer un Formato Único de Zarpes y Arribos con base en el documento propuesto en el anexo de su documento.

8.18 Al profundizar en el examen de esta cuestión, el Comité acordó que conviene tener en cuenta los siguientes aspectos relacionados con lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y en el Código PBIP:

- .1 el Código PBIP establece que en determinados casos se puede expedir a un buque un Certificado internacional de protección del buque provisional (véase la sección A/19.4 del Código PBIP);

- .2 en sentido estricto, el Registro sinóptico continuo no es un documento de protección, aunque la correspondiente regla del Convenio SOLAS se aprobara en la Conferencia de 2002. La regla XI-1/5 del Convenio SOLAS, que es aplicable a todos los buques a los que se aplica el capítulo I del Convenio SOLAS, se encuadra en el capítulo XI-1 del Convenio SOLAS (Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima);
- .3 la Declaración de protección (véase la sección A/5 y el párrafo B/5 del Código PBIP) es un documento que puede utilizarse para mantener un registro de las medidas y procedimientos de protección que se adopten en una interfaz buque-puerto (según se define en la regla XI-2/1.1.8 del Convenio SOLAS) o una actividad de buque a buque (según se define en la regla XI-2/1.1.10 del Convenio SOLAS);
- .4 la regla XI-2/5 del Convenio SOLAS (Responsabilidad específica de las compañías), establece que la compañía se asegurará de que el capitán dispone a bordo, en todo momento, de cierta información adicional especificada en dicha regla; y
- .5 la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS (Medidas de control y cumplimiento), los párrafos B/4.37 a B/4.39 del Código PBIP y la resolución MSC.159(78), Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima, especifican qué información puede pedir un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS (véase la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS) que un buque que desee entrar en sus puertos comunique a los funcionarios debidamente autorizados de dicho Gobierno. De este modo, se verifica el cumplimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS antes de que el buque entre en puerto y se evita tener que imponer medidas de control o restricciones al buque en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS.

8.19 Las delegaciones de Alemania, Panamá y la República Islámica del Irán apoyaron en principio el concepto de elaborar un impreso normalizado para que el buque notifique a las autoridades portuarias la información prescrita en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP. No obstante, formularon algunas observaciones sobre distintos aspectos concretos del impreso propuesto por Colombia en el anexo del documento FAL 31/8. Además, las delegaciones de Alemania y la República Islámica del Irán plantearon sus dudas acerca de que esta información se presente 72 horas antes de la llegada del buque a puerto, por estimar que no es posible en todos los casos, y propusieron reducir este periodo a 24 horas.

8.20 La delegación de los Países Bajos señaló que, habida cuenta que el Comité está examinando en la actualidad el Convenio de Facilitación, quizás no sea conveniente por el momento profundizar en el examen de esta cuestión. Además, los Países Bajos señalaron que los buques tienen que presentar a las autoridades portuarias información adicional antes de su llegada, por lo que, en su opinión, resultaría más sencillo y contribuiría a facilitar el tráfico marítimo internacional el que el Comité examinara en su conjunto la información que el buque tiene que notificar.

8.21 Las delegaciones de Dinamarca, Francia y Noruega opinaron que era prematuro elaborar un impreso normalizado de notificación por el momento y señalaron que sería preferible examinar esta cuestión más adelante, una vez que los Gobiernos adquieran más experiencia

práctica en la aplicación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. Además, estas delegaciones señalaron que hay que evitar crear un nuevo impreso que duplique la información ya incluida en los impresos FAL actuales de la OMI.

8.22 La delegación del Reino Unido destacó que sería útil que los buques utilizaran un impreso normalizado para notificar la información prescrita en los capítulos XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP. No obstante, en su opinión, la información que debería facilitarse en este futuro impreso normalizado sólo debe abarcar los aspectos que el buque tenga que notificar a un Gobierno Contratante en el Convenio SOLAS 1974 en virtud de esas disposiciones, y no debe duplicar información ya incluida en los impresos FAL actuales de la OMI. Además, el Reino Unido señaló que en su opinión se trataba de una cuestión que en última instancia tendría que examinar y resolver el Comité de Seguridad Marítima.

8.23 El Comité pidió también al Grupo de trabajo SPI que, teniendo en cuenta la información facilitada en el documento FAL 31/8, en la medida en que tal información guarda relación con este tema, lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y en el Código PBIP y las deliberaciones y conclusiones del Pleno, tuviera a bien:

- .1 determinar si es necesario elaborar y aprobar un impreso específico para notificar la información que el buque debe comunicar a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/9 de dicho Convenio, y en tal caso, que elabore un proyecto de impreso (o impresos), aduciendo los motivos por los cuales lo estima necesario;
- .2 determinar si es necesario revisar o enmendar alguno de los impresos FAL existentes de la OMI en este contexto, y en caso afirmativo, elaborar una propuesta de enmiendas, exponiendo las razones de tal propuesta; y
- .3 elaborar, si es necesario, un proyecto de mandato para constituir un grupo de trabajo por correspondencia a fin de adelantar esta labor en el lapso interperiodos.

Examen de los resultados del Grupo de trabajo SPI

8.24 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (FAL 31/WP.3), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

Impreso normalizado de información y llegada de buques a puerto

8.25 El Comité tomó nota de que, al examinar la cuestión, el Grupo había recordado que la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS hace referencia a la información que un Gobierno Contratante del SOLAS podrá exigir que se facilite a los funcionarios debidamente autorizados por ese Gobierno para garantizar el cumplimiento por parte del buque de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS antes de la entrada en puerto, con el fin de que no sea necesario tomar disposiciones o medidas de control contra el buque, tal como se prevé en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS.

8.26 Asimismo, el Comité tomó nota de que el Grupo también había recordado al respecto que la regla XI-2/9.2.2 del Convenio SOLAS establece que todo buque al que sea aplicable el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y que desee entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante del SOLAS facilitará la información indicada en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS a petición de los funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, así como que el

capitán puede negarse a facilitar tal información, aunque tendrá en cuenta que si lo hace puede denegársele la entrada al puerto.

8.27 El Comité hizo suya la opinión del Grupo de que las disposiciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, como tales, no obligan a ningún buque que se ajuste al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS a facilitar información a un funcionario debidamente autorizado por dicho Gobierno con anterioridad a su llegada a un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS, sin haber recibido una petición oficial de dicho funcionario.

8.28 El Comité tomó nota de que se había informado al Grupo de que algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS estaban exigiendo que los buques que hacían escala en sus puertos facilitasen, entre otros datos, la siguiente información, la cual excede de la indicada en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y en los párrafos B/4.37 a B/4.39 del Código PBIP, con anterioridad a la llegada de los buques:

- .1 el número del certificado internacional de protección del buque o del documento equivalente aprobado y su fecha de vencimiento;
- .2 el nombre de los cuatro puertos próximos de escala y la fecha prevista de llegada a los mismos después de la llegada del buque al puerto;
- .3 el objeto de la escala;
- .4 el nombre del fondeadero o de la instalación portuaria al cual se dirige el buque;
- .5 el nombre y las funciones del oficial de protección del buque;
- .6 información (instalaciones portuarias y de atraque) de todos los puertos de escala en el territorio del Gobierno Contratante del SOLAS de que se trate después de la salida y calendario de entradas;
- .7 el nivel de protección operacional, por oposición al nivel de protección establecido a bordo del buque;
- .8 existencia de un libro registro;
- .9 posición de entrada en la zona específica y hora prevista de llegada después de la salida;
- .10 información sobre todos los sucesos y cualquier otra información práctica que estén relacionados con la protección, sin especificar un periodo determinado;
- .11 cuáles son los puertos anteriores de escala durante las travesías internacionales (independientemente de si se relacionan con las últimas escalas en instalaciones portuarias);
- .12 registros de anteriores puertos de escala en el territorio del Gobierno Contratante del SOLAS de que se trate; y
- .13 confirmación de que el buque puede implantar las medidas y los procedimientos de protección previstos en su propio plan de protección.

8.29 Además, el Comité también tomó nota de que se había informado al Grupo de que algunos Gobiernos Contratantes del SOLAS parecen confundir puertos e instalaciones portuarias y atribuyen significados distintos a varios términos definidos en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP.

8.30 El Comité concluyó que estos hechos no contribuían a la facilitación del tráfico marítimo y que era cuestionable si, en realidad, contribuían a los esfuerzos de la Organización por incrementar la protección marítima.

8.31 El Comité acordó que, en vista de que varios Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS han promulgado leyes en sus respectivos países en virtud de las cuales los buques están obligados a facilitar información relacionada con la protección antes de su llegada, y de que en algunos casos determinados Gobiernos estaban exigiendo la presentación de información que excedía de la indicada en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y en los párrafos B/4.37 a B/4.39 del Código PBIP, el hecho de que los buques presentaran antes de su llegada cierta información mínima relacionada con la protección, beneficiaría al sector, facilitaría el transporte y el tráfico marítimo, y quizás pondría fin a la proliferación de prácticas nacionales distintas entre sí.

8.32 El Comité también acordó que, a reserva del examen de la cuestión por el Comité de Seguridad Marítima (MSC), dicha información mínima relacionada con la protección debería incluir, además de los datos de identificación del buque, únicamente la información indicada en las reglas XI-2/9.2.1.1 a XI-2/9.2.1.5 del Convenio SOLAS.

8.33 El Comité tomó nota de que el Grupo había mantenido un extenso debate sobre los distintos aspectos de las disposiciones de la regla XI-2/9.2.1.6 del Convenio SOLAS, la cual establece que un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS podrá exigir a los buques, antes de su entrada en puerto, toda otra información de carácter práctico relacionada con la protección (salvo los pormenores del plan de protección del buque), y de que el Grupo también había deliberado sobre si la información mínima relacionada con la protección debería incluir elementos apropiados relativos a las disposiciones de dicha regla. El Comité hizo suya la opinión del Grupo de que, aunque sería deseable tratar este aspecto desde el punto de vista de la facilitación, el Grupo no estaba en condiciones de determinar qué podría considerarse como información mínima relacionada con la protección aceptable en este contexto, habida cuenta de lo dispuesto en el párrafo B/4.39 del Código PBIP. Por consiguiente, el Comité decidió invitar al MSC a examinar la cuestión con miras a facilitarle asesoramiento y orientaciones al respecto. El Comité instó a los Gobiernos Contratantes del SOLAS a que faciliten al MSC información sobre sus prácticas actuales para poder examinar esta cuestión.

8.34 El Comité tomó nota de que el Grupo también había acordado no prescribir el uso de un impreso determinado para la transmisión de la información relacionada con la protección, y, en su lugar, había acordado elaborar un conjunto de datos mínimos normalizados cuya transmisión se exigiría a los buques antes de su entrada en el puerto, y respaldó esta iniciativa del Grupo. En este contexto, el Comité aprobó los datos que se indican en el anexo 6.

8.35 El Comité decidió señalar a la atención del MSC los resultados de la labor del Grupo para su examen. El Comité también decidió invitar al MSC a que examine el contenido del conjunto de datos recomendado, con miras a que le indique si el conjunto de datos propuesto incluye la información relacionada con la protección que se prevé que un buque pueda facilitar antes de su llegada, en el caso de que así se lo soliciten. El Comité convino en que, una vez que el contenido

del conjunto de datos haya sido establecido y acordado por el MSC, el Comité podrá considerar la inclusión de un mensaje apropiado en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15 y Corr.1).

8.36 El Comité acordó que los impresos FAL de la OMI existentes ya facilitan la información prescrita en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y en los párrafos B/4.37 a B/4.39 del Código PBIP, y por tanto, no es necesario revisarlos y enmendarlos por el momento para incluir información adicional sobre aspectos de protección. No obstante, el Comité tomó nota de que, después de que el MSC examine el conjunto de datos recomendado, el Comité quizás deba volver a tratar la cuestión y examinar en este contexto el impreso FAL 1 de la OMI (Declaración General).

8.37 El Comité acordó que, dados los resultados del examen de esta cuestión, no procede constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto.

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

9.1 En su 30º periodo de sesiones, tras examinar detenidamente las medidas y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar (FAL 30/20, sección 9), el Comité acordó:

- .1 volver a examinar los procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar; e instó a los Gobiernos Miembros a que determinaran los procedimientos administrativos a tal efecto y le presentaran los resultados en el FAL 31 (FAL 30/20, párrafo 9.20);
- .2 que era necesario elaborar una lista de comprobaciones de la información relativa a las personas rescatadas en el mar, a fines de orientación, y que la lista de comprobaciones preliminar preparada por el Grupo de trabajo (FAL 30/20, párrafo 9.21) podría revisarse más adelante, una vez que se hayan definido claramente los procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar (FAL 30/20, párrafo 9.23);
- .3 examinar en el FAL 31 los anteproyectos de enmiendas al Convenio de Facilitación preparados por el Grupo de trabajo (FAL 30/20, anexo 2), teniendo en cuenta la labor realizada en el ínterin por la OMI y otras organizaciones o foros internacionales sobre el particular (FAL 30/20, párrafo 9.25); y
- .4 que en lo referente a los aspectos de facilitación de las medidas y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar no era necesario por el momento enmendar las resoluciones A.773(18), A.867(20) y A.871(20) de la Asamblea (FAL 30/20, párrafo 9.26).

9.2 El Comité tomó nota de los resultados del MSC 77, C 90, LEG 87, A 23 y COMSAR 8 sobre el particular (FAL 31/9).

9.3 El Comité (FAL 31/9/Add.1) observó que el MSC 78 había adoptado enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS (resolución MSC.153(78)), al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento, 1979 (resolución MSC.155(78)) y a las correspondientes Directrices

respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar (resolución MSC.167(78)) (FAL 31/9/Add.1, anexos 1, 2 y 3, respectivamente).

9.4 El Comité tomó nota asimismo (FAL 31/2/3, párrafo 21) de que el MSC 78, recordando la iniciativa interorganismos del Secretario General relativa a la actuación con las personas rescatadas en el mar, encomendó a la Secretaría que señalara a la atención de la próxima reunión interorganismos las novedades mencionadas y la decisión del MSC, a fin de que en la reunión se examinen las orientaciones adicionales que podrían elaborarse para la cooperación entre los Gobiernos Contratantes y las Partes en los convenios respectivos en cuanto al cumplimiento de su responsabilidad colectiva, a saber, facilitar lugares seguros adecuados a los supervivientes.

9.5 La Secretaría informó al Comité de que, tras la adopción de las enmiendas a los convenios SOLAS y SAR, y de las correspondientes Directrices respecto de la actuación de las personas rescatadas en el mar, en el MSC 78, se había celebrado la segunda reunión de la Iniciativa interorganismos de las Naciones Unidas en la sede de la OMI el 12 de julio de 2004, bajo la presidencia de la OMI. Asistieron a esta reunión representantes de la División de Asuntos Oceánicos y Derecho del Mar de las Naciones Unidas (DOALOS), la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM). La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito anunció que no podría asistir, y que estaría por tanto también representada por la División de Asuntos Oceánicos y Derecho del Mar de las Naciones Unidas.

En la reunión se examinaron detenidamente las enmiendas a los convenios SOLAS y SAR (resoluciones MSC.153(78) y MSC.155(78)) y las correspondientes directrices (resolución MSC.167(78)), adoptadas por el MSC 78 y se respaldó la opinión de que los Estados Miembros de la OMI habían articulado un compromiso sumamente equilibrado que tenía en cuenta todos los intereses de las partes afectadas, que con frecuencia están contrapuestos. La reunión observó que si los Estados Miembros aceptan estas enmiendas, adoptarán disposiciones que, por primera vez, obligan a los Gobiernos Contratantes a "mejorar la coordinación y la cooperación" para avanzar en esta cuestión, y de esta manera garantizar en qué se ayuda a los supervivientes a desembarcar del buque que presta auxilio y se los lleva a un lugar seguro en un plazo razonable.

En la reunión se reafirmó la necesidad de adoptar un enfoque común a nivel interorganismos en el sistema de las Naciones Unidas y señaló que estas reuniones interorganismos son un gran paso para establecer un mecanismo de coordinación que permita responder de manera coherente y sistemática a futuras emergencias. También se reafirmaron las respectivas áreas de competencia y se especificaron las competencias conjuntas de las organizaciones y organismos interesados.

En la reunión se acordó que la OMI había ultimado su labor de subsanar las insuficiencias de la reglamentación de las fases de búsqueda y salvamento y entrega a un lugar seguro. Si se precisan orientaciones suplementarias, se referirían solamente a una fase posterior al salvamento, por lo que estarían fuera del ámbito de competencias de la OMI.

Al examinar si es necesario facilitar más orientación a los capitanes de buques y a otras partes interesadas cuando se demuestre posteriormente que las personas rescatadas en el mar, de conformidad con lo dispuesto en las enmiendas a los convenios SOLAS y SAR, son refugiados o personas en busca de asilo, en la reunión se confirmó que, para proteger la integridad del Sistema de búsqueda y salvamento, hay que reconocer que el capitán no tiene competencias en este ámbito y por tanto no puede determinar la condición jurídica de las personas rescatadas, con

independencia de cual sea tal condición. No obstante, en la reunión se acordó asimismo que es necesario elaborar orientaciones generales en estos casos para ayudar al capitán, al propietario del buque y a los Gobiernos Contratantes en la fase posterior al salvamento.

Todos los miembros del Grupo interorganismos deben elaborar estas orientaciones conjuntamente lo antes posible, y preparar una guía sucinta de las organizaciones con las que estime necesario ponerse en contacto, indicando sus principales áreas de competencia y otras orientaciones generales. Esta guía sucinta tendrá por finalidad orientar al capitán, los propietarios de buques, las compañías aseguradoras y otras partes interesadas sobre el procedimiento a seguir para desembarcar a las personas rescatadas con las menores interrupciones y demoras posibles. La Secretaría de la OMI acordó coordinar la elaboración de estas orientaciones. En la reunión se observó sin embargo que la mayor parte de las orientaciones recaen más bien en el ámbito de responsabilidad de otros organismos, como por ejemplo el ACNUR, ya que se refieren a una fase posterior al salvamento, por lo que quizás convendría que fueran estos organismos quienes las elaborasen.

Tras reconocer que los sucesos de búsqueda y salvamento marítimos relacionados con posibles personas en busca de asilo representan tan sólo un porcentaje muy pequeño de las operaciones de búsqueda y salvamento que realizan habitualmente los organismos responsables de la búsqueda y el salvamento marítimos, se acordó que no obstante era necesario que los organismos y programas interesados sigan en contacto e intercambien información sobre futuros sucesos. Será necesario celebrar una tercera reunión cuando se hayan elaborado las orientaciones antedichas.

9.6 El Comité tomó nota de que la Secretaría informará de toda novedad sobre este tema en futuros periodos de sesiones, y presentará las orientaciones mencionadas *supra* cuando las elabore el Grupo interorganismos coordinado por la Secretaría de la OMI.

9.7 El Comité acordó que convendría ultimar y aprobar en este periodo de sesiones los proyectos de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación preparados en el FAL 30 con miras a su adopción en el FAL 32.

9.8 El Comité acordó asimismo que las otras dos cuestiones pendientes (la elaboración de procedimientos administrativos y de una lista de comprobaciones para el desembarco de las personas rescatadas en el mar) deberán examinarse más a fondo en el FAL 32 e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas a este respecto.

9.9 El Comité estableció un grupo de redacción con el mandato de examinar y ultimar los proyectos de enmiendas al Convenio de Facilitación preparados en el FAL 30 (FAL 31/9/Add.1, anexo 4), teniendo en cuenta las enmiendas al Convenio SOLAS, al Convenio SAR 1979, las Directrices respecto de la actuación de las personas rescatadas en el mar adoptadas por el MSC 78 y las observaciones formuladas en el Pleno, con miras a su aprobación y adopción en el FAL 32.

9.10 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FAL 31/WP.2), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

9.11 El Comité observó que, al examinar los proyectos de enmiendas, el Grupo había opinado que la nueva norma 7.9.1 propuesta podría generar un encendido debate, debido a la polémica regional y nacional que genera esta cuestión, y podría también poner en peligro el compromiso

alcanzado con respecto a las disposiciones de los Convenios SOLAS y SAR. Por consiguiente, el Grupo propuso suprimir la nueva regla 7.9.1 propuesta.

9.12 La delegación de Malta aclaró que había participado en la labor del Grupo de redacción atendiendo a las instrucciones impartidas por el Comité de revisar y ultimar los proyectos de enmiendas al Convenio de Facilitación, y armonizar con las enmiendas al Convenio SOLAS 1974, el Convenio SAR 1979 y las correspondientes directrices adoptadas en el MSC 78. No obstante, Malta reiteró su reserva con respecto a ciertos apartados de las enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR, en los que se atribuye, en su opinión, la responsabilidad de ofrecer un lugar seguro al Gobierno responsable de la región de búsqueda y salvamento en la cual se haya rescatado a las personas. La delegación también lamentó que los apartados de los proyectos de enmiendas preparados en el FAL 30 que reflejaban la postura de Malta sobre esta cuestión se hubieran suprimido en el texto final propuesto al Comité.

9.13 La delegación de Portugal reservó su postura sobre los proyectos de enmiendas a reserva del examen que efectúe la Comisión Europea de este tema y de la decisión que adopte al respecto.

9.14 La delegación de Liberia y los observadores de la ICS, la CIOSL y BIMCO manifestaron su inquietud ante el hecho de que los proyectos de enmiendas al Convenio de Facilitación recogidos en el documento FAL 31/WP.2 no reflejan la postura acordada por el Comité en su último periodo de sesiones, ni el acuerdo y las conclusiones a las que se llegó expresamente en el ámbito de los Convenios SOLAS y SAR respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, y en concreto el principio de que debe trasladarse a tales personas a un lugar seguro lo antes posible. Dichas delegaciones solicitaron que se mantenga sometida a examen esta importante cuestión y se vuelva sobre ella en el próximo periodo de sesiones del Comité de Facilitación.

9.15 El Presidente observó que la norma 7.9.1, si se acepta con las modificaciones propuestas, duplica las disposiciones ya aprobadas de los Convenios SOLAS y SAR, y no sería procedente incluirla en el Convenio FAL, ya que éste aborda únicamente aspectos de facilitación.

9.16 Tras debatir la cuestión, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas preparados por el Grupo de redacción (FAL 31/WP.2, anexo) que contaban con el apoyo de la mayoría de las delegaciones (véase el anexo 7), y pidió a la Secretaría que los distribuyera con miras a su adopción oficial en el FAL 32, junto con las enmiendas aprobadas bajo el punto 4 del orden del día.

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

Implantación de los impresos de facilitación normalizados de la OMI

10.1 El Comité tomó nota del grado de implantación de los impresos FAL normalizados entre 54 Gobiernos Contratantes y un Miembro Asociado (FAL 31/10) según la información actualizada remitida por los siguientes Gobiernos: Bélgica, los Estados Unidos, Grecia, Italia, Malta, Polonia, el Reino Unido, la República de Corea, Singapur y Suecia, y por el Miembro Asociado Hong Kong (China), así como la información remitida por el Japón, que no es Gobierno Contratante del Convenio de Facilitación. Tal información figura en los documentos FAL 31/7/1, FAL 31/7/1/Add.1 y FAL 31/7/1/Add.2.

10.2 Tras recordar (FAL 30/INF.3) que la Directiva de la Comisión Europea (Directiva 2002/6/CE) sobre las formalidades de información para los buques que lleguen a los puertos de los Estados Miembros de la Comunidad y salgan de éstos, mediante la cual se confiere carácter obligatorio a los impresos FAL normalizados de la OMI (impresos 1 a 6) en los Estados Miembros de la Comunidad Europea, había entrado oficialmente en vigor y que, por lo tanto, los Estados Miembros de la CE tendrían que enmendar o poner en vigor sus respectivas leyes, reglamentos y disposiciones administrativas nacionales para cumplir lo dispuesto en la Directiva en septiembre de 2003, el Comité invitó a dichos Gobiernos Miembros de la CE que todavía no hubieran presentado información actualizada sobre el estado de implantación de los impresos FAL, a que lo hicieran lo antes posible.

10.3 La delegación del Brasil informó al Comité de que en el documento FAL 31/7/1/Add.4 se recogía información actualizada sobre la implantación de los impresos FAL por parte del Brasil.

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

Informes sobre casos de polizonaje

11.1 El Comité tomó nota de que, desde el FAL 30, la Secretaría había publicado informes trimestrales sobre casos de polizonaje (FAL.2/Circ.78, 79, 80, 81, 82 y 84) correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero de 2003 y el 30 de junio de 2004. El número total de casos de polizonaje, notificados desde noviembre de 1998 al 30 de junio de 2004, ascendía a 2 342.

11.2 El Comité también observó, a partir de las estadísticas anuales correspondientes a los años 2002 y 2003 (FAL.2/Circ.83), que se habían producido 450 casos de polizonaje, en los que participaron 1 055 polizones (574 en 2002 y 481 en 2003). De las estadísticas se concluía que las zonas más afectadas eran África occidental (con 193 polizones, el 33,6% en 2002, y 203 polizones, el 47,8% en 2003) y el mar Mediterráneo, el mar Negro y el mar del Norte (con 274 polizones, el 47,7% en 2002, y 117 polizones, el 24,3% en 2003).

11.3 Recordando que del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP han entrado en vigor el 1 de julio de 2004, el Presidente manifestó su expectativa de que el nuevo sistema de regulación para la protección marítima y la correspondiente implantación de medidas para incrementar tanto la protección en los buques como en las instalaciones portuarias tuviera una influencia positiva en la reducción de los casos de polizonaje.

11.4 El observador de BIMCO declaró que el polizonaje plantea numerosos problemas, y que a su organización le satisfacía comprobar que el esfuerzo del Comité tenía como resultado la adopción de enmiendas al Convenio de Facilitación que abordaban esas preocupaciones de manera constructiva.

Aunque BIMCO reconocía que se habían realizado avances y estaba agradecido a los Estados ribereños que resolvían los casos de polizonaje de manera pragmática, cooperando con las tripulaciones y los propietarios de los buques y con los representantes de los clubes P & I, de

conformidad con el espíritu del Convenio de Facilitación, se había señalado a su atención que había algunos Estados ribereños que todavía se negaban a permitir el desembarco de polizones en cualesquiera circunstancias.

BIMCO podía comprender y aceptar que en algunos casos pudiese haber motivos razonables para denegar el permiso de desembarco a polizones concretos. No obstante, le resultaba difícil aceptar las políticas de países que habían optado simplemente por prohibir el desembarco de cualquier polizón. Esto era especialmente difícil de comprender en situaciones como la descrita en la norma 4.9.2 del Convenio de Facilitación, en la cual los polizones dispondrían de documentos de viaje válidos y se habrían adoptado las medidas oportunas para su repatriación.

Tras expresar estas preocupaciones, BIMCO solicitó al Comité que conviniese en pedir a los Estados que actualmente se niegan a permitir el desembarco de cualesquiera polizones a que reconsideren sus políticas en aras del espíritu de los principios generales de las enmiendas relativas al polizonaje, según figuran en la norma 4.2 del Convenio, la cual establece que todas las partes "cooperarán en la mayor medida posible". BIMCO espera que la reconsideración de tales políticas tenga como resultado una aplicación más homogénea de las normas relativas al polizonaje del Convenio de Facilitación, que un menor número de buques evite el desembarco de polizones y que se agilice su repatriación, reduciendo de ese modo el tiempo que los polizones permanecen a bordo de los buques.

11.5 El Comité tomó nota de estas inquietudes y respaldó la opinión de que la implantación sistemática de las normas y prácticas recomendadas sobre polizones del Convenio de Facilitación por los Gobiernos Contratantes permitiría abordar esta problemática.

Legislación o prácticas nacionales en las que se aborda el polizonaje

11.6 En su último periodo de sesiones, el Comité había instado a los Gobiernos Miembros a que enviasen a la Organización su legislación nacional o las prácticas seguidas actualmente, de conformidad con lo dispuesto en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1.

11.7 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información (FAL 31/INF.4) facilitada por Dinamarca y la República Islámica del Irán sobre la legislación de dichos países y las prácticas en las que se aborda el polizonaje.

Armonización de los impresos y notificaciones de devolución de polizones

11.8 En su último periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 11.10), el Comité había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran al FAL 31 modelos de sus impresos nacionales y de las notificaciones que utilizan para la devolución de polizones y había decidido que dicha información se examinaría con objeto de preparar impresos normalizados que se incluirán en el Convenio de Facilitación.

11.9 El Comité tomó nota de que Dinamarca había facilitado información sobre el impreso que se utiliza en dicho país para notificar los casos de polizonaje (FAL 31/INF.4).

Directrices sobre polizonaje

11.10 En su último periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 11.11), el Comité había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran en su periodo de sesiones actual sus observaciones y

propuestas para fortalecer las directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje.

11.11 El Comité tomó nota de que en el periodo de sesiones actual no se había presentado propuesta alguna.

11.12 El Comité instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que continúen notificando los casos de polizonaje, e instó a los Gobiernos Miembros en particular a que envíen a la Organización su legislación nacional o las prácticas seguidas actualmente, de conformidad con lo dispuesto en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1.

12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

12.1 Dentro de este punto del orden del día, el Comité examinó los aspectos de su labor que están relacionados con la interfaz buque-puerto y la labor del Grupo de trabajo SPI. Las cuestiones que se habían presentado en relación con este punto del orden del día pero que estaban relacionadas con la labor emprendida por la Organización para incrementar la protección marítima se trasladaron al punto 8 del orden del día y se examinaron al tratar dicho punto.

Resultados de la labor del MSC 77 y el MEPC 49

Disponibilidad de asistencia con remolcadores adecuada

12.2 El Comité tomó nota de que el MSC 77, tras examinar el proyecto de circular elaborado por el Grupo de trabajo SPI durante el FAL 30, lo había probado (párrafo 2.5 del documento MSC 77/26) como una circular MSC/MEPC/FAL (anexo 1 del documento MSC 77/2), a reserva de que el MEPC adoptara una decisión en el mismo sentido, y suprimió dicho punto del programa de trabajo del Grupo.

12.3 En ese sentido, el Comité tomó nota también de que el MEPC 49 (párrafo 11.3.1 del documento MEPC 49/22) había aprobado el proyecto antedicho de circular MSC/MEPC/FAL sobre la disponibilidad de asistencia con remolcadores y de que dicha circular se publicó posteriormente con la signatura MSC/Circ.1101-MEPC/Circ.409-FAL/Circ.100 y fecha del 8 de septiembre de 2003.

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

12.4 El Comité tomó nota de que el MSC 77 (párrafo 2.7 del documento MSC 77/26) había recordado que el MSC 76 (párrafo 13.28 del documento MSC 76/23) había decidido que era necesario proseguir la elaboración del manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales, y que en el mismo deberían abordarse las medidas de control de riesgos propuestas por el Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros. Tras tomar nota de que el Grupo de trabajo SPI había examinado la cuestión en lo que se refiere a puertos y terminales y había decidido que, si bien en el esquema y en el proyecto de texto presentados al DSC 7 (DSC 7/9/1) se habían abordado todas las cuestiones identificadas por el Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros, el MSC 77 reconoció que sólo se trataban adecuadamente las comunicaciones buque-tierra y que los otros dos temas (es decir, la formación de estibadores y de operadores de terminales y la mejora del control de la capacidad de descarga) se tendrían que volver a examinar cuando se redactara el texto.

12.5 Al respecto, el Comité tomó nota también de que, dado que la elaboración del manual se había confiado al Subcomité DSC, el MSC 77 había decidido suprimir el punto del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI, en el entendimiento de que si el Comité DSC necesitara el asesoramiento del Grupo, el MSC introduciría de nuevo dicho punto en el programa de trabajo del Grupo.

Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario

12.6 Se informó al Comité de que el MSC 77 (párrafo 2.9 del documento MSC 77/26) había tomado nota de que el FAL 30 había examinado y refrendado los motivos que justifican la elaboración de unas directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre (párrafo 30 y anexo 2 del documento MSC 77/2), preparadas por el Grupo de trabajo SPI durante el FAL 30, a petición del MSC 75 y del FAL 30. Además, el MSC 77 tomó nota de que el FAL 30 había convenido en cambiar el título del punto por el de "Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra" a fin de indicar claramente que las directrices estaban destinadas al personal de tierra, se mostró de acuerdo con dicha decisión del FAL 30 y, en consecuencia, aprobó la circular MSC/Circ.1098-FAL/Circ.99, Elaboración de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra.

Aumento del rechazo de remesas de material radiactivo de Clase 7, específicamente de cobalto-60, N° ONU 2916, en o a través de puertos de todo el mundo

12.7 La delegación del Canadá (FAL 31/12/1) informó al Comité de que el Canadá, en tanto que principal productor y distribuidor de cobalto-60, está experimentando cada vez mayores dificultades en el transporte a todo el mundo del cobalto-60 (un material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG (N° ONU 2916)). Tal como informa el Canadá, el cobalto-60 se emplea para esterilizar cerca de un 40% de todos los suministros médicos desechables utilizados a escala mundial, tales como jeringuillas, guantes quirúrgicos, vendas y una gran variedad de artículos. El cobalto-60 se emplea asimismo para esterilizar una gran variedad de artículos de consumo y eliminar los agentes patógenos de los alimentos a fin de incrementar de esta manera la seguridad alimentaria, así como para combatir los insectos portadores de enfermedades.

12.8 La delegación del Canadá informó también al Comité de que el número de transportistas comerciales, puertos e instalaciones de manipulación que no aceptan material radiactivo ha venido aumentando en los últimos años. En muchos casos las dificultades experimentadas han generado aumentos innecesarios en la duración del transporte, riesgos adicionales en derrotas alternativas más largas, problemas de exposición de los trabajadores a la radiación y aumento de los costos generales.

12.9 La delegación del Canadá informó asimismo al Comité de que la utilización de artículos médicos esterilizados y desechables en clínicas y hospitales a escala mundial está directamente supeditada a la disponibilidad de un sistema seguro y razonable de suministro y entrega de cobalto-60 a nivel internacional. La frecuencia en el aumento de las denegaciones de entrada de tales cargamentos pone en grave peligro el suministro de dicho material y, en consecuencia, la tendencia está afectando a la asistencia sanitaria a escala mundial

12.10 El observador del OIEA informó al Comité de que dicho organismo había establecido, en el marco de su Plan de acción para la seguridad del transporte de material radioactivo (el Plan de acción del OIEA), un foro de debate e investigación para abordar las inquietudes de las entidades pertinentes, las autoridades nacionales con potestad normativa y las organizaciones

internacionales sobre la forma de reducir los retrasos y las denegaciones en el transporte de material radioactivo, en concreto el que se utiliza para fines médicos. El foro se reunió en la sede de la OMI el 16 de julio de 2004 con objeto de debatir, entre otras cosas, las cuestiones planteadas por el Canadá. La reunión ofreció una oportunidad excelente para recabar información sobre la denegación y el retraso del transporte. Además, se señalaron las razones para recabar información complementaria, así como los aspectos relacionados con el particular. Tales razones y aspectos se facilitarían a la reunión de consultores, que constituía la próxima etapa en el proceso previsto por el Plan de acción del OIEA y cuya celebración estaba prevista entre el 26 y el 30 de julio de 2004. De conformidad con el Plan de acción del OIEA, a finales del año en curso se daría cuenta a la Conferencia General (CG) del OIEA de las conclusiones de la reunión de los consultores. En consulta con los Estados Miembros del OIEA y otras organizaciones internacionales se elaboraría un documento de orientación o informe sobre la denegación y el retraso del transporte y, en cumplimiento, como mínimo, de una resolución de la CG, se convocaría a finales del año en curso una reunión técnica del OIEA a fin de analizar las conclusiones de la reunión de consultores. El observador del OIEA informó también al Comité de que las razones generales para que se deniegue la entrada de la carga o se retrase el transporte son, entre otras, la diversidad de autoridades competentes tanto en el interior del país como entre países, las prescripciones para un programa de protección radiológica de los transportistas, el paso por "zonas desnuclearizadas", las prohibiciones de que atraquen en puerto los buques que transportan materiales (radioactivos) de la Clase 7, el hecho de que algunos puertos no permitan el transbordo de cargas de la Clase 7, la falta de formación, los costos prohibitivos de ésta y la exclusión de la Clase 7 de los programas de formación sobre las mercancías peligrosas y la distinción entre la Clase 7 y otras clases en dichos programas, así como la falta de sensibilización entre las autoridades, los transportistas y el público.

12.11 La delegación del Reino Unido señaló que había encontrado dificultades similares con el transporte de tantalita (tantalato de hierro y manganeso con niobio), un mineral inerte transportado a granel y que también está clasificado como material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG, y propuso que el examen de la cuestión planteada por el Canadá no se limitara al cobalto-60 y que abordara todas aquellas sustancias clasificadas como material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG que se utilizan para fines médicos u otros fines similares.

12.12 La delegación de la República Islámica del Irán señaló que hay toda una serie de cuestiones relacionadas con el transporte de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG, y propuso que las cuestiones planteadas por el Canadá se remitieran a un grupo de trabajo para que se examinaran más en profundidad.

12.13 La delegación de Bangladesh manifestó la opinión de que, aunque algunos transportistas están interesados en transportar los distintos tipos de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG, las dificultades a las que se enfrentan en diferentes puertos de escala durante el trayecto y la falta de instalaciones adecuadas en el puerto de descarga son tan desalentadoras que se ven obligados a declinar dichas cargas, a pesar de los lucrativos fletes ofrecidos.

12.14 El Comité encargó al Grupo de trabajo SPI que examinara las cuestiones planteadas por el Canadá (FAL 31/12/1) en relación con los cargamentos de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG, en particular del cobalto-60 (Nº ONU 2916), en o a través de puertos de todo el mundo, y que teniendo en cuenta las deliberaciones y conclusiones del Pleno en relación con el transporte y manipulación de los distintos tipos de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG en las zonas portuarias, asesorara al Comité sobre la manera en que podría avanzarse respecto de la cuestión con objeto de llegar a una solución aceptable para todas las partes interesadas. En ese sentido, se encargó al Grupo que asesorara al Comité sobre la conveniencia

de que la cuestión se señale a la atención del Subcomité DSC para que éste la examine desde el punto de vista de la seguridad.

12.15 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo SPI (FAL 31/WP.3), el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

12.16 El Comité observó que, durante las deliberaciones del Grupo, varias delegaciones indicaron que se había descubierto en los últimos años que para un número considerable de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluido el cobalto-60, que tienen una gran variedad de aplicaciones industriales, se plantean dificultades cada vez mayores para su transporte y se rehúsa su carga.

12.17 El Comité observó también de que se informó al Grupo que, en algunos casos, el mero hecho de que un material esté clasificado como material radiactivo de Clase 7 del Código IMDG basta para que un transportista se niegue a transportar la remesa o para que un puerto rehúsa la entrada a un buque que transporte dichos materiales, a pesar del hecho de que el material en cuestión está destinado a ser descargado en otro puerto.

12.18 El Comité observó asimismo que el Grupo, al no disponer de información específica sobre otros materiales radiactivos de Clase 7 del Código IMDG, a parte de la tantalita (tantalato de hierro y manganeso con niobio, que es un mineral inerte transportado a granel y que está clasificado como material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG), que la delegación del Reino Unido mencionó durante las deliberaciones mantenidas en el Pleno, decidió limitar el debate a cuestiones relativas al transporte y a la denegación de carga de remesas de cobalto-60.

12.19 El Comité acordó que, aunque el Comité de Seguridad Marítima es el foro adecuado en la Organización para examinar, en el contexto del capítulo VII del SOLAS y del Código IMDG, las cuestiones relativas al transporte de mercancías peligrosas desde el punto de vista de la seguridad, puede que haya cuestiones relativas al transporte de dichas mercancías que entran dentro del ámbito de la facilitación del tráfico marítimo y, por consiguiente, el Comité deberá examinar las cuestiones relativas a las dificultades que se plantean en el envío de otros materiales radiactivos de Clase 7 del Código IMDG, cuando estas cuestiones se le presentan.

12.20 El Comité tomó nota de que el Grupo mantuvo extensas deliberaciones en relación con el cobalto-60, durante las cuales la delegación del Canadá y el observador del OIEA facilitaron al Grupo varios datos sobre las propiedades físicas del cobalto-60, que es un material no fisionable, y detalles de las dimensiones y peso físicos (aproximadamente 450 mm de longitud, 11 mm de diámetro y con un peso aproximado de 0,24 kg) de la fuente de cobalto-60 de doble cápsula que se produce en el Canadá. Además, se indicó al Grupo el tipo de embalaje que se utiliza para el transporte del cobalto-60 y el hecho de que este embalaje está aprobado por los Gobiernos en base a la reglamentación del OIEA (Reglamento para el transporte seguro de materiales radiactivos, edición de 1996 (revisada), Colección de normas de seguridad del OIEA, Requisitos TS-R-1 (ST-1, revisado)).

12.21 El Comité tomó nota además de que también se informó al Grupo de que el cobalto-60 emite rayos gamma de alta actividad que se utilizan para eliminar los microorganismos, bacterias y agentes patógenos perjudiciales de una variedad de productos tales como suministros médicos y quirúrgicos desechables, equipo de laboratorio, materiales de embalaje, productos farmacéuticos, cosméticos, materias primas, especias, fruta, marisco, aves y carne roja. Los rayos gamma matan a los microorganismos, bacterias y agentes patógenos sin dañar el producto, lo que evita la propagación de enfermedades e infecciones. Después del proceso de tratamiento

con radiación, el producto no tiene radiactividad. Más del 40% de todos los suministros médicos desechables utilizados a escala mundial se esterilizan de este modo.

12.22 El Comité tomó nota también de que, tras proceder a deliberaciones sobre esta cuestión, el Grupo concluyó que, aunque los motivos completos no son claros por el momento, parece que los motivos por los que se deniega la carga de remesas de cobalto-60 en los puertos o a través de éstos puede deberse a consideraciones políticas, tales como las "zonas desnuclearizadas", a reglamentaciones existentes o modificaciones en éstas o incluso a la falta de conocimiento de las cuestiones involucradas.

12.23 El Comité decidió pedir al Subcomité DSC que examinara esta cuestión en su próximo periodo de sesiones (27 de septiembre - 1 de octubre de 2004), y confirme que el transporte de remesas de cobalto-60, cuando cumpla las disposiciones pertinentes del capítulo VII del SOLAS y del Código IMDG, no debe rehusarse alegando motivos de seguridad. A este respecto, el Comité también acordó sugerir que el Subcomité DSC, si lo considera adecuado, proceda a un examen de las disposiciones existentes del Código IMDG a la luz de los avances recientes sobre esta cuestión dentro del marco del OIEA o del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas y el Consejo Social de las Naciones Unidas. Por consiguiente, el Comité decidió invitar al OIEA y a todas las partes que tienen un interés en esta cuestión, a que faciliten al Subcomité DSC información pertinente para agilizar su examen, y pidió a la Secretaría que comunicara esta decisión al MSC.

12.24 El Comité decidió fomentar la labor que se está llevando a cabo sobre esta cuestión en el marco del OIEA, sobre la que informó el observador del Organismo durante las deliberaciones mantenidas en el Pleno, e invitar al OIEA a que informe, en su debido momento, a la Organización de los resultados de su examen.

12.25 El Comité, teniendo en cuenta el hecho de que la información relativa a los motivos por los que se rehúsa el transporte de remesas de cobalto-60 y su carga en los puertos o por éstos son muy básicas y limitadas, decidió también fomentar las deliberaciones para determinar los hechos entre los varios grupos del sector que tienen un interés en la cuestión, e invitar a los que participan en tales deliberaciones a que presenten los resultados de sus estudios de determinación de los hechos al Comité para que éste pueda volver a examinar el asunto.

12.26 El Comité acordó que el envío de remesas de cobalto-60 y, de hecho, el transporte de todas las remesas de materiales radiactivos de Clase 7 del Código IMDG que tienen utilidades médicas, de un modo eficiente, rápido y de coste reducido, tiene una dimensión humanitaria, es de interés para la salud pública y, por consiguiente, supone un beneficio para toda la sociedad en general.

12.27 El Comité decidió que la Organización, en colaboración con el OIEA de ser posible, debería plantear la cuestión en la Organización Mundial de la Salud (OMS) e intentar obtener el apoyo de la OMS para los esfuerzos que está llevando a cabo para resolver la cuestión. A este respecto, el Comité decidió señalar las utilidades benéficas del cobalto-60 con fines médicos y en el contexto de la salud pública, así como las posibles consecuencias negativas que puede tener el rehusar el transporte de remesas de otros materiales radiactivos de Clase 7 del Código IMDG para la radioterapia y los avances científicos de la medicina nuclear. El Comité acordó que, mientras que la solución de los aspectos relativos al envío de remesas de cobalto-60, en el contexto de la facilitación del tráfico marítimo, incumbe a la Organización y al OIEA, la participación de la OMS en esta cuestión permitirá una mayor concienciación de las autoridades de salud pública y dará más importancia y peso a la resolución de la cuestión.

12.28 El Comité acordó que, en última instancia, y a reserva de que el Subcomité DSC examine esta cuestión dentro del marco del OIEA, el objetivo debe ser elaborar ya sea una comunicación de la Organización, posiblemente en forma de circular FAL, o una comunicación conjunta de la Organización, el OIEA y la OMS, de ser posible, en la que se haga hincapié en los beneficios que tiene la utilización del cobalto-60 en sus diversas aplicaciones, se confirme que el envío de remesas de cobalto-60 conforme a las disposiciones pertinentes del capítulo VII del SOLAS y del Código IMDG proporciona el nivel necesario de seguridad, y en la que se invite a los Gobiernos y a las partes pertinentes a que faciliten su carga en los puertos y a través de éstos.

Métodos de trabajo del Grupo de trabajo SPI

12.29 El Comité recordó que el MSC 76, tras debatir la cuestión de los métodos de trabajo del Grupo de trabajo SPI con bastante detenimiento (párrafos 22.25 a 22.36 del documento MSC 76/23), había concluido que era importante que la Organización tratara las cuestiones relativas a la interfaz buque-puerto y que era necesario que un grupo específico se ocupara de ellas. No obstante, la gestión conjunta de un grupo de ese tipo, que en la actualidad incumbe al MSC, MEPC y al Comité de Facilitación, es un punto que debe examinarse detenidamente. En este contexto, el MSC 76 había convenido en que era preciso decidir también si el Grupo sería competencia del Comité de Facilitación solamente, del MSC solamente, del MSC y el MEPC o del MSC, el MEPC y el Comité de Facilitación y, en ese sentido, habría de examinarse y abordarse la interacción entre los tres comités. En relación con lo anterior, el MSC había concluido que los Gobiernos Miembros deberían examinar también el mandato actual del Grupo y, por consiguiente, había invitado a que se presentaran propuestas y observaciones al respecto para que se examinaran en el MSC 77.

12.30 El Comité recordó también que el MSC 77 (párrafo 25.29 del documento MSC 77/26), tras observar que no se habían remitido observaciones ni propuestas, pidió a los Presidentes del MSC, MEPC y Comité de Facilitación que, en consulta con la Secretaría, preparasen propuestas sobre la labor del Grupo de trabajo SPI y asesorasen al MSC, MEPC y Comité de Facilitación según correspondiera.

12.31 El Comité recordó también que, en su último periodo de sesiones había examinado la cuestión (párrafo 12.5 del documento FAL 30/20) y había invitado a los Miembros a que presentaran observaciones y propuestas al MSC para que éste las examinara.

12.32 Antes de presentar el documento FAL 31/12/2, el Presidente informó al Comité de que el MEPC 52 en octubre y el MSC 79 en diciembre del año en curso examinarían el documento antedicho. Estaba previsto que el MSC 78 examinara el documento en mayo, pero por falta de tiempo el MSC postergó la cuestión al MSC 79.

12.33 El Presidente señaló que, a petición del MSC 77, los Presidentes del MSC, MEPC y Comité de Facilitación (los Presidentes), en consulta con la Secretaría, habían preparado el documento (FAL 31/12/2), que contenía en los párrafos 1 a 8 información sobre los antecedentes de la cuestión, a saber: los resultados de la labor del FAL 9, el MSC 76 y el MSC 77; en los párrafos 6 y 7 aborda el método de trabajo actual del Grupo de trabajo SPI; y en los párrafos 8 a 16 y en su anexo contiene propuestas sobre el método de trabajo futuro del Grupo de trabajo SPI.

12.34 Se informó al Comité de que los Presidentes habían convenido en que el mandato actual del Grupo de trabajo SPI, aprobado por el MSC 63, el MEPC 35 y el FAL 23 (anexo 2 del

documento MSC 76/22/2), era demasiado amplio y, por lo tanto, permitía al Grupo determinar puntos del programa de trabajo que, en otras circunstancias, deberían proponer los Gobiernos Miembros a través de los Comités, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo, como en el caso de los subcomités. Por lo tanto, los Presidentes propusieron que el mandato del Grupo fuera más específico y que su método de trabajo siguiera el mismo procedimiento que se establece en las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares, en su forma enmendada (MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.405), y en las Directrices del Comité de Facilitación (FAL.3/Circ.179).

12.35 Se informó al Comité de que los Presidentes estimaron que los positivos resultados de la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima, que dio lugar, entre otras cosas, a la adopción del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, habían dado una imagen más coherente de cómo los puertos podrían o deberían contribuir a la protección marítima y del papel de la Organización en la consecución del objetivo. Por lo tanto, los presidentes también opinaron que la facilitación y la mejora de la protección eran cuestiones complementarias, no incompatibles. Dada su amplia experiencia, tanto en el sector portuario como en el del transporte marítimo, el Grupo de trabajo SPI debería ser el foro en el que se identificasen cualesquiera insuficiencias y temas respecto de los cuales se podrían realizar mejoras y se trataran cuestiones de facilitación relacionadas con la protección. Por consiguiente, los presidentes propusieron que el Grupo de trabajo SPI actuara como foro dentro de la Organización para abordar particularmente las cuestiones de protección marítima relacionadas con la interfaz buque-puerto, la cuestión más general de la protección portuaria, según proceda, y las cuestiones de facilitación relacionadas con la protección marítima, y señalaron que el mandato del Grupo debería modificarse oportunamente.

12.36 Se informó también al Comité de que los Presidentes consideran que la situación actual, en la que el Grupo de trabajo SPI funciona como uno de los grupos de trabajo del Comité de Facilitación pero remite las cuestiones relacionadas con la seguridad y el medio marino al MSC y al MEPC, respectivamente, para su aprobación, hace que la labor del Grupo resulte complicada e ineficaz. Así pues, los presidentes identificaron las tres opciones que pueden mejorar la situación actual por lo que respecta a la labor del Grupo de trabajo SPI, y que se indican en el párrafo 15 del documento FAL 31/12/2, para su examen por parte de los Comités.

12.37 Al concluir su introducción, el Presidente informó al Comité de que el proyecto de mandato revisado del Grupo de trabajo SPI propuesto por los Presidentes, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas en el documento, figuran en el anexo del documento FAL 31/12/2.

12.38 Tras la introducción efectuada por el Presidente del documento FAL 31/12/2, las delegaciones de Bangladesh, el Brasil, Francia, Italia, Malta y el Reino Unido, así como los observadores de la ICS y la ICHCA Internacional (que intervino también en nombre de la IAPH) manifestaron diferentes opiniones sobre el futuro del Grupo de trabajo SPI. Algunas delegaciones, tras reconocer la contribución del Grupo de trabajo SPI a lo largo de los años a la labor de la Organización, señalaron que, en su opinión, había llegado el momento de que el Grupo de trabajo SPI perdiera su condición de órgano permanente y se convocara como grupo especial de trabajo, según fuera necesario. Otras delegaciones estiman necesario que el Comité tuviera a su disposición un grupo al que pudieran remitirse cuestiones relativas a la protección marítima desde el punto de vista de la facilitación y la interfaz buque-puerto. Algunas delegaciones propusieron que el Grupo de trabajo SPI pasara a ser un grupo mixto de trabajo MSC/FAL y que debería ponerse empeño en abordar las dificultades que se habían experimentado a lo largo de los años con la gestión de la labor del Grupo y que se habían

notificado simultáneamente al MSC, el MEPC y el Comité de Facilitación. Una delegación observadora señaló que en los últimos años los expertos del sector portuario habían perdido interés en la labor del Grupo de trabajo SPI y que era necesario examinar y abordar este problema.

12.39 En su intervención, el Secretario General hizo referencia a la observación del MSC (MSC 75/24, párrafo 2.21) en el sentido de que la labor en curso relativa a la protección marítima había aportado una nueva dimensión a la importancia del Grupo de trabajo SPI, que debería tenerse seriamente en cuenta antes de adoptar ninguna decisión sobre su futuro. El Secretario General añadió que el Comité debería responder la siguiente cuestión: si se debería seguir encargando al Grupo de trabajo SPI que, actuando en nombre del Comité examine cuestiones de protección marítima con objeto de ayudar a que el Comité, en nombre de la Organización, logre el equilibrio necesario entre la "protección marítima" (que es competencia del MSC) y la "facilitación del tráfico". El Secretario General recordó al Comité el nuevo lema general de la Organización, en el que se había introducido el elemento de la "navegación eficiente" para recalcar que la Organización busca y logra dicho equilibrio. En el actual clima de inquietud mundial debida a la amenaza del terrorismo para muchos intereses, no sería políticamente correcto privar a la Organización de los servicios del Grupo de trabajo SPI.

12.40 Teniendo en cuenta las observaciones y propuestas anteriores, el Comité acordó que el Comité de Facilitación debería seguir examinando los aspectos de facilitación relacionados con la interfaz buque-puerto (especialmente los relativos a la protección marítima y, sobre todo, a la necesidad reconocida de disponer de un planteamiento equilibrado entre la protección y la facilitación del tráfico marítimo) en un punto adecuado del orden del día y del programa de trabajo. Al examinar en el Pleno dicho punto basándose en propuestas específicas, el Comité podrá decidir si para examinar exhaustivamente el punto es necesario remitirlo a un grupo especial de trabajo SPI, con un mandato que el Comité aprobará en cada caso.

12.41 Además, el Comité acordó lo siguiente:

- .1 que, si bien la adopción de medidas para incrementar la protección de los buques y las instalaciones portuarias sería en adelante prerrogativa de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y correspondería al MSC, el Comité de Facilitación podría examinar los aspectos de facilitación de dichas medidas con objeto de equilibrar los intereses y necesidades de los sectores portuario y marítimo. Por lo tanto, sería necesario que el Comité en un futuro inmediato mantuviera en su programa de trabajo y orden del día un punto sobre los aspectos de facilitación relacionados con las medidas para incrementar la protección marítima. Tal disposición permitiría también al Comité debatir cuestiones relacionadas con la protección marítima diferentes a las planteadas en el seno del MSC, por ejemplo como resultado de la labor emprendida por la OMA o la OIT;
- .2 que se mantengan el punto del orden del día y el programa de trabajo existentes sobre la interfaz buque-puerto y que todo subpunto se enumere dentro de dicho punto. De ese modo el Comité tendría la flexibilidad y la posibilidad de abordar cualesquiera cuestiones que se deriven de la interfaz buque-puerto; y
- .3 que no es necesario que el Grupo de trabajo SPI pase a ser un grupo mixto de trabajo del MSC, MEPC y Comité de Facilitación y que en adelante se convoque como un grupo de trabajo del Comité de Facilitación según éste lo estime necesario. En tal caso, el Comité determinará el mandato del Grupo de trabajo

SPI en función de la naturaleza de los puntos que se remitirán al Grupo para que éste los examine en un momento dado.

12.42 En consecuencia, el Comité no vio razón alguna para debatir el mandato del Grupo de trabajo SPI, que figura en el anexo del documento FAL 31/12/2.

12.43 El Comité pidió a la Secretaría que señalara la decisión anterior a la atención del MSC y el MEPC para su información y para que adopten las medidas que estimen oportunas.

Elaboración de directrices sobre los requisitos mínimos de formación e instrucción del personal de amarre en tierra

12.44 El Comité recordó que el FAL 30 (párrafo 12.31 del documento FAL 30/12) y el MSC 77 (párrafo 2.9 del documento MSC 77/26) habían acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia encargado de la elaboración de directrices sobre los requisitos mínimos de formación e instrucción del personal de amarre en tierra, con Alemania en calidad de coordinador, y que el FAL 30 (párrafo 12.31 y anexo 4 del documento FAL 30/20) había aprobado además el mandato de dicho Grupo de trabajo por correspondencia.

12.45 En este sentido, el Comité recordó también que el FAL 30 y el MSC 77 habían reconocido que era posible que determinados Gobiernos Miembros, autoridades portuarias y asociaciones del sector ya estuvieran aplicando normas adecuadas en este contexto y, con objeto de evitar la duplicación de la labor, los comités (MSC y Comité de Facilitación) aprobaron la circular MSC/Circ.1098-FAL/Circ.99, en la que se invita a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas a que presenten dichas normas al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia antes de finales de agosto de 2003.

12.46 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia lamentó informar al Comité (FAL 31/12/3) de que el Grupo no había recibido de los Gobiernos Contratantes ni de las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas petición alguna para participar en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia ni información sobre normas existentes. La Asociación Europea de Amarradores, una organización que no goza del carácter consultivo con la Organización, proporcionó al coordinador información sobre las normas mínimas acordadas en dicha asociación para la titulación, capacitación y formación de amarradores, así como una declaración relativa a la protección, que se adjuntan como anexos del documento FAL 31/12/3.

12.47 La delegación de Alemania informó al Comité de que le constaba que varios países necesitan directrices sobre los requisitos mínimos de formación e instrucción del personal de amarre en tierra y, en consecuencia, propuso que el punto no se suprimiera del programa de trabajo del Comité. Además, la delegación de Alemania indicó que tenía la intención de solicitar información complementaria a la Asociación Europea de Amarradores, una organización no gubernamental que no goza de carácter consultivo con la Organización pero que, no obstante, cuenta con una amplia experiencia sobre el particular, y de presentar un documento pertinente al próximo periodo de sesiones del Comité para su examen.

12.48 El Comité acordó mantener el punto en su programa de trabajo con 2005 como fecha de ultimación prevista. Como consecuencia de sus decisiones sobre la labor futura del Grupo de trabajo SPI (párrafos 12.40 a 12.42), el Comité decidió suprimir el punto del programa de trabajo

del Grupo de trabajo SPI y encargó a la Secretaría que informara al MSC 79 como correspondiera.

Bibliografía

12.49 El Comité decidió recordar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que presenten a la Secretaría información pertinente, por ejemplo, información sobre publicaciones que han retirado, nuevas ediciones de publicaciones existentes o nuevas publicaciones que deben incluirse en la bibliografía, de modo que la Secretaría pueda a su vez, actualizar la bibliografía (circular FAL 6/Circ.9/Rev.1 y Corr.1).

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

Lista de los certificados y documentos que han de llevar los buques

13.1 En su último periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 13.5), el Comité reconoció que ya habían pasado más de dos años desde la publicación de la lista de certificados y documentos que han de llevar los buques (FAL/Circ.90-MEPC/Circ.368-MS/Circ.946), y pidió a la Secretaría que elaborara un proyecto de lista revisada y lo presentara al MSC, al MEPC y al propio Comité para su examen. El MSC 77 (MSC 77/26, párrafo 2.4) tomó nota de la decisión del FAL 30.

13.2 El Comité tomó nota de que el proyecto de lista revisada (FAL 31/13) se había preparado para tener en cuenta las disposiciones pertinentes de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, que entraron en vigor el 1 de enero de 2002, el 1 de julio de 2002, el 1 de enero de 2004 y, más recientemente, el 1 de julio de 2004, respectivamente; las enmiendas al Convenio MARPOL 73/78, que entraron en vigor el 1 de septiembre de 2002, así como la entrada en vigor del Anexo IV de este último Convenio el 27 de septiembre de 2003.

13.3 El Comité también tomó nota de que el mismo documento se había presentado al MSC 78 y al MEPC 52 para su examen, y de que el MSC 78 (MSC 78/26, párrafo 23), por falta de tiempo, lo había remitido al MSC 79 para su examen.

13.4 El Comité examinó el proyecto de lista revisada de certificados y documentos que han de llevar los buques (FAL 31/13 y FAL 31/WP.6), y la aprobó con las enmiendas que figuran en el anexo 8.

13.5 El Comité pidió a la Secretaría que informase al MSC 79 y al MEPC 52 oportunamente y que publicase la circular conjunta FAL/MEPC/MS/C a reserva de las observaciones formuladas por los dos Comités y de su aprobación.

13.6 El Comité acordó que la circular FAL/MEPC/MS/C deberá indicar claramente que los certificados y documentos enumerados en dicha circular son únicamente los prescritos en los instrumentos de la OMI y por tanto no incluyen documentos prescritos por otras organizaciones internacionales o autoridades gubernamentales.

13.7 El Comité acordó asimismo mantener sometida a examen y actualizar según sea necesario la lista de certificados y documentos que han de llevar los buques.

14 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN

Programa integrado de cooperación técnica (PICT)

14.1 El Comité tomó nota de los resultados del TC 53 sobre el PICT (FAL 31/2, párrafos 15 a 18).

Acceso a los instrumentos de la OMI en formato electrónico

14.2 El Comité tomó nota de los resultados del TC 53 (FAL 31/2, párrafos 28 a 30), así como de los resultados del C90 y del C/ES.22 (FAL 31/2/1, párrafos 9 a 12) en lo que respecta al acceso a los instrumentos de la OMI, en formato electrónico.

14.3 El Comité tomó nota, en particular, de que el C 92 había decidido incluir los instrumentos pertinentes (Convenio de Facilitación, MARPOL, Convenio y Código de Formación, y Código IGS, actualmente disponibles como archivos en formato PDF descargables del sitio de la OMI en Internet, en inglés únicamente) en todos los idiomas oficiales de la Organización en el plan piloto y seguir recopilando datos hasta finales de 2004, para que basándose en ellos el Secretario General informe al Comité de Cooperación Técnica en su 55º periodo de sesiones, el cual informará a su vez de sus conclusiones al Consejo en su 94º periodo de sesiones (junio de 2005).

Seminarios FAL

14.4 El Comité tomó nota de que se había celebrado un seminario regional FAL en Maputo (Mozambique) (24 a 28 de mayo de 2004), en cooperación con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Mozambique, financiado por el Fondo de Cooperación Técnica. Al seminario asistieron 23 participantes de 14 países seleccionados de la región de África oriental (Angola, Comoras, Djibouti, Etiopía, Eritrea, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, Kenya, Seychelles, Tanzania y Uganda). Además, se había celebrado un seminario subregional FAL en Argel (Argelia) (23 a 26 de mayo de 2004), en cooperación con el Ministerio de transporte de Argelia, financiado por el Fondo de Cooperación Técnica. Al seminario asistieron 50 participantes de países de la región del Magreb (Argelia, Marruecos, Túnez).

14.5 El Comité expresó su agradecimiento a los Gobiernos de Argelia y de Mozambique por haber acogido esos seminarios y a la Secretaría por haberlos organizado y llevado a cabo satisfactoriamente.

14.6 El Comité tomó nota de los resultados de dichos seminarios (FAL 31/14, anexos 1 y 2), en particular, de los resultados del seminario de la región del Magreb, a saber, que:

- .1 a fin de hacer frente al desarrollo económico y al aumento significativo de la actividad en los sectores comercial y turístico, los países del Magreb se han visto obligados a adoptar medidas urgentes para solucionar los problemas planteados, particularmente los relacionados con el recibimiento de los miembros de sus comunidades que residen en el extranjero. Por consiguiente, han mejorado las instalaciones en sus terminales marítimos, simplificando los procedimientos relativos a los pasajeros mediante la presencia de oficiales de aduanas, de representantes del sector de seguros y, en algunos países, de policías de a bordo, con miras a ultimar los trámites antes del desembarco;

- .2 dado el éxito de las medidas anteriormente mencionadas, el seminario propuso que se añadiese una práctica recomendada a la sección G del Convenio que contemple la presencia a bordo de oficiales de aduanas, policías y representantes del sector de seguros. Esta medida facilitaría el tránsito, especialmente en verano, de pasajeros, sus equipajes y vehículos, adelantando los procedimientos respectivos;
- .3 consciente de los problemas que podrían plantearse durante la implantación del Código PBIP, el seminario recomendó que se considerasen en conjunto las actividades de protección portuaria y de facilitación, y que las disposiciones del Código PBIP se incorporasen al Convenio de Facilitación;
- .4 tras el examen general del Convenio y los impresos, el seminario recomendó a la OMI sustituir la declaración de carga por un manifiesto, y ajustar todos sus impresos FAL al sistema utilizado por las Naciones Unidas, cuyo formato electrónico normalizado se recomienda; y
- .5 los representantes de los tres países solicitaron la asistencia de la OMI a efectos de organizar, en el plano regional o nacional:
 - .1 reuniones periódicas entre los representantes de los comités nacionales de facilitación con miras a coordinar las medidas que proceda adoptar y a compartir experiencias; y
 - .2 actividades de formación en las siguientes esferas:
 - transporte, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos;
 - implantación del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990;
 - curso para inspectores sobre la supervisión de buques por el Estado rector del puerto;
 - evaluación e investigación, de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, enmendado; y
 - la reglas sobre seguridad de los buques pesqueros.

14.7 El Comité invitó a los países de la región del Magreb a que presentaran propuestas sobre las recomendaciones indicadas formuladas por el seminario (párrafos 14.6.2 a 14.6.4) en el FAL 32 y a que solicitasen asistencia técnica a la OMI (párrafo 14.6.5).

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 El Comité observó (FAL 31/16) que el Consejo, en su 22º periodo de sesiones extraordinario (21 de noviembre de 2003), tomó nota de la información facilitada por el Secretario General acerca del número de Gobiernos Miembros que habían aceptado las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, destinadas a institucionalizar el Comité, y las medidas que él había adoptado con el fin de llegar a reunir el número de aceptaciones requeridas para poner en vigor dichas enmiendas. El Consejo encomió al Secretario General por las iniciativas que había tomado e instó a los Gobiernos Miembros que todavía no habían aceptado las enmiendas de 1991 a que considerasen su aceptación lo antes posible.

16.2 El Comité también observó que la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones (24 de noviembre a 5 de diciembre de 2003), tomó nota de la necesidad de que un mayor número de Gobiernos Miembros aceptase las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, que tienen por objeto la institucionalización del Comité de Facilitación, con el fin de lograr que entren en vigor sin más demora. La Asamblea adoptó la resolución A.945(23), "Enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Institucionalización del Comité de Facilitación)" (FAL 31/16, anexo).

16.3 El Comité observó además que el Consejo, en su 92º periodo de sesiones (21 a 25 de junio de 2004) tomó nota en especial de la información facilitada por el Secretario General acerca del número de Estados Miembros que habían aceptado las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI y de las medidas que había adoptado para alcanzar el número necesario de aceptaciones para que las enmiendas entrasen en vigor. El Consejo solicitó al Secretario General que continuase instando a los Estados Miembros que todavía no lo hubieran hecho a que examinasen la conveniencia de aceptar las enmiendas de 1991, tan pronto como les fuera posible, y que le informase al respecto en su 93º periodo de sesiones.

16.4 La Secretaría informó al Comité de que, desde la fecha de publicación del documento FAL 31/16 (8 de marzo de 2004), se habían producido más aceptaciones, a saber, de: Mauricio, Venezuela, Hungría y Portugal, y de que, por tanto, al 20 de julio de 2004, 83 Gobiernos Miembros habían aceptado las enmiendas de 1991 del número total necesario de 110. Aunque esto representa un aumento significativo del número de aceptaciones desde el 30º periodo de sesiones del Comité, se precisaban 27 aceptaciones más para que las enmiendas de 1991 entrasen en vigor 12 meses después de que se hubiese recibido la última aceptación necesaria.

16.5 El Comité, recordando también el discurso de apertura del Secretario General a este respecto, le expresó su agradecimiento por las medidas que había adoptado a fin de incrementar el número necesario de aceptaciones para que las enmiendas entrasen en vigor.

16.6 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 Habida cuenta de los avances conseguidos 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 32º periodo de sesiones (véase el anexo del documento FAL 31/WP.4, enmendado, que figura en el anexo 9), e invitó al Consejo a que las aprobara.

17.2 Al aprobar el programa de trabajo, el Comité acordó que cualquier subpunto nuevo relacionado con el punto del orden del día relativo a la "Interfaz buque-puerto" debía presentarse de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité.

Semanas de reunión para el bienio 2006-2007

17.3 El Comité, tras tomar nota de que el plan de semanas de reunión del Comité que se preveía convocar en el bienio 2006-2007 habrá de ser aprobado por el Consejo en su 94º periodo de sesiones, que se celebrará en junio de 2005, basándose en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General, y también de que la celebración del FAL 32 estaba provisionalmente prevista para julio de 2005, después del C 94, examinó las semanas de reunión necesarias para el bienio 2006-2007 en el presente periodo de sesiones.

17.4 La delegación del Reino Unido, apoyada por algunas otras delegaciones, opinó que el Comité había realizado una labor muy importante de facilitación de la navegación en todo el mundo, y que su orden del día para el FAL 32 indicaba que todavía tenía un significativo volumen de trabajo por hacer. No obstante, a pesar de los grandes esfuerzos del Presidente y de la Secretaría para instar al Comité a seguir avanzando en su labor, en los periodos de sesiones último y actual del Comité no había habido demasiado trabajo y la mayoría de los documentos examinados habían sido presentados por la Secretaría, además de que el orden del día aprobado para el FAL 32 no difería particularmente de los órdenes del día de periodos de sesiones anteriores, quizás porque las cuestiones se estaban aplazando a los periodos de sesiones siguientes sin realizar avances sustantivos.

Por estas razones, el Comité podría tener dificultades para justificar ante el Consejo su solicitud de dos semanas de reunión en el bienio próximo (2006-2007), si los Gobiernos Miembros no se comprometen a participar más activamente en la labor futura del Comité.

17.5 El observador de la ICS solicitó al Comité que no se mostrase tan reticente e indeciso respecto de la importancia de su futura labor. En su opinión, el Comité de Facilitación no tendría ningún futuro si el Convenio de Facilitación sólo se limita a reflejar la legislación nacional o comunitaria existente u otros instrumentos de la OMI.

En su primera versión, publicada en 1965, el Convenio de Facilitación había sido un documento inspirador cuyo objetivo último era la facilitación del comercio internacional. Desde entonces, con las excepciones de novedades tales como las disposiciones sobre polizonaje y la labor del IED, la ICS tenía la impresión de que esa inspiración original se había materializado o había desaparecido.

Según la ICS, la OMI se basa en tres principios básicos: una navegación segura, limpia y eficiente. El SOLAS, y sus convenios complementarios, y el MARPOL, los cuales son los

instrumentos obligatorios para el logro de estos objetivos, recogen la legislación relativa a la navegación segura y limpia.

El Convenio de Facilitación es distinto, por lo que respecta a sus normas y prácticas recomendadas menos exigentes. En relación con cualesquiera de éstas, el Convenio contiene cláusulas de autoexclusión para los Gobiernos Miembros, y por tanto, sus disposiciones son facultativas. Esto puede tomarse tanto como un aspecto positivo como una posible deficiencia. Una deficiencia por cuanto los Gobiernos no tienen que aplicar las disposiciones, pero también un aspecto positivo, por cuanto el Convenio inspira y formula aspiraciones, es decir, puede establecer objetivos independientes de las leyes e instrumentos nacionales, por ejemplo, en el contexto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, y también puede recoger reflexiones e ideas progresistas.

El Comité de Facilitación es un foro que puede aprovechar plenamente las contribuciones de las organizaciones no gubernamentales, que con frecuencia tienen experiencia de primera mano y por tanto pueden presentar sus conclusiones con miras a mejorar la situación de forma práctica. Desde este punto de vista, es esencial que el sector exponga sus propuestas para mejorar el comercio internacional.

Además, la implantación de los Convenios MARPOL y SOLAS tiene repercusiones financieras, que en la inmensa mayoría de los casos están justificadas. El Comité de Facilitación ofrece al comercio la oportunidad de ahorrar aplicando medidas expeditivas. La contribución del Comité de Facilitación a la reducción de los costes y de los obstáculos para el libre comercio internacional sólo se puede considerar un elemento positivo, ya que fomenta la prosperidad de todos a través del comercio. Su labor reviste una importancia fundamental para el crecimiento y la prosperidad de la economía mundial. No obstante, el examen de los distintos aspectos depende de las aportaciones de los Gobiernos, y por ello los Gobiernos Miembros no deben optar por la vía fácil de plantear objeciones a los adelantos y a las recomendaciones basándose únicamente en su propia legislación nacional existente.

El Convenio de Facilitación tiene consecuencias vitales para el comercio internacional, y por tanto para la economía mundial, y no debe subestimarse su importancia.

17.6 La delegación de los Países Bajos opinó que el Convenio de Facilitación es un instrumento clave y que el Comité de Facilitación ha realizado también una importantísima labor hasta la fecha. En el futuro, también será necesario seguir realizando una labor esencial, la de abolir las discrepancias entre lo dispuesto en el Convenio y la realidad. En los Países Bajos, el Convenio de Facilitación goza de gran respeto dentro del sector y todas las iniciativas sobre la ventanilla única y el intercambio electrónico de datos tienen en cuenta los impresos de facilitación. A veces incluso se solicita orientación del Comité de Facilitación para avanzar en el examen de ciertas cuestiones.

La futura labor del Comité de Facilitación debe por tanto ser la siguiente:

- .1 adaptar los impresos a las necesidades del sector;
- .2 revisar otros apartados del Convenio, además de los que ya se han examinado en los grupos de trabajo correspondientes;
- .3 ultimar el manual explicativo del Convenio, que reviste gran importancia para las partes interesadas; y

- .4 explorar vías para modificar la estructura del Convenio. En el FAL 29, los Países Bajos propusieron conferir carácter obligatorio a ciertos apartados adicionales del Convenio.

En definitiva, aún hay una importante labor pendiente. Por ello, está plenamente justificado asignar dos semanas de reunión al Comité en el próximo bienio. La participación y el compromiso de los países es capital para poder avanzar en este campo.

17.7 La mayoría de las delegaciones apoyaron las opiniones de la ICS y los Países Bajos y subrayaron la importancia de la labor del Comité. También señalaron que los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales deben participar de manera más activa en su labor, y presentar el mayor número de propuestas sustantivas posible al Comité en el futuro.

17.8 El Comité acordó recomendar al Consejo que, a los efectos de las propuestas presupuestarias del Secretario General, se le asignen provisionalmente dos semanas de reunión en el bienio 2006-2007. El plan de reuniones propuesto se examinará más a fondo en el FAL 32, teniendo en cuenta tanto el volumen de trabajo a corto plazo y como el plan de trabajo a largo plazo.

17.9 El Comité recordó que en la resolución A.944(23), sobre el Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2004-2010), se reconoce que el mundo globalizado en que vivimos se caracteriza por la libre circulación de personas, bienes e información y que la misión de la Organización, en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, es fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. En ese sentido, el reto para la Organización es anticiparse en identificar las tendencias y novedades que afecten al sector del transporte marítimo; adoptar un enfoque general y exhaustivo en cuanto a los asuntos marítimos; y ser eficiente y eficaz a la hora de responder a las tendencias, novedades y sucesos relacionados con el transporte marítimo, evitando las orientaciones regionales o unilaterales en conflicto con el marco reglamentario de la Organización.

17.10 El Comité reconoció el hecho de que la adopción por parte de la Organización de medidas especiales para incrementar la protección marítima, que entraron en vigor el 1 de julio de 2004, ha generado nuevas responsabilidades para la Organización en el contexto de la ejecución de su Plan estratégico y, si bien el Comité de Seguridad Marítima será en adelante el órgano que reglamente la protección marítima, tal labor tendrá que complementarse desde el punto de vista de la facilitación para que la Organización pueda cumplir su misión. Al respecto, el Comité recordó también las observaciones del Secretario General durante la sesión de apertura sobre la necesidad de garantizar que se mantiene un equilibrio adecuado entre las medidas para incrementar la protección marítima y las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

17.11 El Comité reconoció también que había una necesidad apremiante de estimular el interés y la participación en su labor.

17.12 En consecuencia, el Comité convino en que había que debatir el papel que juega su labor con detenimiento en su próximo periodo de sesiones con objeto de redefinir y matizar, según fuera necesario, su función, misión, dirección estratégica y trabajo. Ello permitiría al Comité informar a la próxima Asamblea sobre la manera como el Comité contribuirá, en colaboración con los otros comités, al logro de los objetivos del Plan estratégico de la Organización, con lo cual prestaría a los Gobiernos Miembros y al sector el servicio esperado. En ese sentido, el

Comité acordó que los Gobiernos Miembros y las organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo presentaran en el próximo periodo de sesiones del Comité ideas y propuestas sobre el particular.

17.13 El Comité acordó también, habida cuenta del hecho de que el proceso de institucionalización del Comité todavía no ha finalizado, señalar las novedades acaecidas a la atención del Consejo para que éste las examine.

Plan de trabajo a largo plazo

17.14 El Comité tomó nota de las medidas específicas solicitadas (FAL 31/1/7, párrafo 2) que se indican en la resolución A.943(23) - *Plan de trabajo a largo plazo de la Organización (hasta 2010)*:

- .1 mantener las respectivas listas de temas sometidas a revisión, teniendo en cuenta el desarrollo del trabajo de la Organización, pero sin dejar de tener presentes las directrices que figuran en las resoluciones A.500(XII), A.777(18) y A.900(21), y presentar informes o formular recomendaciones a la Asamblea, según sea necesario, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario;
- .2 al estudiar propuestas para su trabajo futuro, asegurarse de que los temas propuestos son aquéllos acerca de los cuales cabe razonablemente esperar que se pueda realizar una labor apreciable en un futuro previsible;
- .3 tener en cuenta todas las cuestiones propuestas, especialmente las que entrañan enmiendas a los convenios existentes, en particular los que llevan poco tiempo en vigor, y evaluarlas de acuerdo con las directrices dadas en la resolución A.500(XII), y teniendo debidamente en cuenta el requisito de que debe demostrarse, de forma clara y bien documentada, que existe una "necesidad imperiosa" de adoptar normas nuevas y revisadas; y
- .4 al revisar el plan de trabajo a largo plazo y formular recomendaciones para el programa de trabajo correspondiente a periodos ulteriores, tener presente la conveniencia de no programar, salvo en circunstancias excepcionales, más de una conferencia al año.

17.15 El Comité tomó nota de que el Consejo, en su 92º periodo de sesiones, decidió encargar al Grupo de trabajo sobre el Plan estratégico de la Organización examinar el plan de la Organización en el contexto de la elaboración de planes de acción de alto nivel y el orden de prioridad de los distintos aspectos de la labor, y de que, por tanto, la labor del Grupo de trabajo podía tener como resultado un cambio en el formato y el contenido del plan de trabajo a largo plazo.

17.16 El Comité, reconociendo que, en vista de la labor en curso del Grupo de trabajo sobre el Plan estratégico de la Organización, no sería apropiado, en el presente periodo de sesiones, examinar y aprobar su plan de trabajo a largo plazo, acordó, por tanto, que el plan de trabajo a largo plazo para el próximo bienio se preparase en el FAL 32, basándose en los resultados de la labor del Grupo de trabajo y a reserva de la aprobación por parte del Consejo en su periodo de sesiones de junio de 2005. El plan de trabajo a largo plazo del Comité se remitirá, a continuación, al Consejo para su aprobación en su periodo de sesiones extraordinario de noviembre de 2005.

Fecha del próximo periodo de sesiones

17.17 El Comité tomó nota de que la celebración de su 32º periodo de sesiones se ha previsto provisionalmente para los días 4 a 8 de julio de 2005.

18 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2005

18.1 El Comité eligió por unanimidad al Sr. C. Abela (Malta) Presidente y al Sr. A.E. Hill (Liberia) Vicepresidente para 2005.

19 OTROS ASUNTOS

Reglamento Sanitario Internacional

19.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la OMS y la Secretaría (FAL 31/19) de que el Grupo mundial de trabajo de la OMS examinaría, en noviembre de 2004, el segundo proyecto y ultimaría el texto del Reglamento Sanitario Internacional (RSI) para su adopción en la Asamblea Mundial de la Salud (AMS), que debe celebrarse en mayo de 2005. El texto revisado del RSI estará listo para su presentación al MSC 80 y al FAL 32 en 2005.

19.2 El Comité pidió a la Secretaría que lo mantuviera informado acerca de los acontecimientos relacionados con este tema que tengan lugar en la OMS.

Expresiones de agradecimiento

19.3 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. M.A. de Almeida (Brasil), Vicepresidente saliente del Comité que regresaba a su país de origen, por su excelente contribución a la labor del Comité y le deseó mucho éxito en su futura carrera.

19.4 El Comité también manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados que habían renunciado recientemente a sus cargos o habían sido o iban a ser trasladados a otros puestos, por su valiosa contribución a su labor, y les deseó una larga y feliz jubilación o, de ser el caso, mucho éxito en sus nuevos cometidos:

- Sr. Hyung-Taek Jung (República de Corea) (por su regreso a su país de origen);
- Sr. Benito Pulido Fernández (Venezuela) (por su regreso a su país de origen);
- Sr. Juan Carlos Oti Paituvi (Venezuela) (por su regreso a su país de origen); y
- Sr. Ahmed Saidani (Argelia) (por su regreso a su país de origen).

20 INFORME PARA EL CONSEJO

20.1 Se invita al Consejo a que tenga a bien:

- .1 tomar nota de que el Comité aprobó, con miras a su adopción en el FAL 32 proyectos de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación, en los que se introduce la gestión de los riesgos para mejorar las medidas de control de fronteras; sistemas para comunicar información antes de la llegada y salida, a fin de agilizar los trámites prescritos por las autoridades públicas y transmitir tal información a un punto único (ventanilla única) (párrafo 4.8 y anexo 2);

- .2 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con los medios electrónicos para el despacho de buques (párrafo 5.6 a 5.8);
- .3 tomar nota de que el Comité aprobó enmiendas a su reglamento interior sobre el acceso del público a sus reuniones (párrafos 6.2 y 6.3);
- .4 tomar nota de que se ha aprobado una versión refundida de las Directrices del Comité para facilitar su utilización (párrafo 6.8);
- .5 respaldar la iniciativa del Comité de elaborar un manual explicativo del Convenio de Facilitación (párrafo 7.24.1 a 7.24.3 y anexos 3 y 4);
- .6 tomar nota de la decisión del Comité de revisar 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)) (párrafos 7.41 a 7.49);
- .7 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con los aspectos de facilitación de la protección marítima (párrafos 8.31 a 8.36);
- .8 tomar nota de que el Comité ha aprobado con miras a su adopción en el FAL 32, proyectos de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación encaminados a agilizar la llegada y salida de buques que hayan rescatado personas en el mar (párrafo 9.16 y anexo 7);
- .9 tomar nota de las iniciativas del Comité en relación con los polizones (párrafos 11.2, 11.5 y 11.12);
- .10 tomar nota de las deliberaciones del Comité sobre las remesas de material radiactivo de Clase 7 (párrafos 12.23 a 12.28);
- .11 tomar nota de las decisiones del Comité en relación con la labor del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (Grupo de trabajo SPI) (párrafos 12.40 y 12.41);
- .12 tomar nota de que el Comité ha actualizado la lista de certificados y documentos que han de llevar los buques a reserva de que el MSC y el MEPC respalden esta decisión (párrafos 13.4 a 13.6 y anexo 8);
- .13 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité para agilizar los trámites necesarios para institucionalizarlo (párrafo 16.4 a 16.6);
- .14 aprobar la lista de puntos sustantivos que se incluirán en el orden del día del 32º periodo de sesiones del Comité (párrafo 17.1 y anexo 9);
- .15 tomar nota de la recomendación del Comité de que se le asignen dos semanas de reunión en el bienio 2006-2007 (párrafos 17.3 a 17.8);
- .16 examinar los resultados de las deliberaciones del Comité sobre su labor, y adoptar las medidas que estime oportunas (párrafos 17.9 a 17.13);

- .17 respaldar las iniciativas del Comité en relación con su plan de trabajo a largo plazo para el bienio 2006-2007 (párrafos 17.15 y 17.16); y
- .18 aprobar el informe en general.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 31º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

- | | | |
|----------|---|----------------------|
| 1 | Adopción del orden del día; informe sobre la verificación de poderes | |
| | Circular N° 2489 | Secretaría |
| | FAL 31/1 | Secretaría |
| | FAL 31/1/1 | Secretaría |
| | FAL 31/1/2 | Secretaría |
| 2 | Decisiones de otros órganos de la OMI | |
| | FAL 31/2 | Secretaría |
| | FAL 31/2/1 | Secretaría |
| | FAL 31/2/2 | Secretaría |
| | FAL 31/2/3 | Secretaría |
| 3 | Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional | |
| | FAL 31/3 | Secretaría |
| 4 | Examen y adopción de propuestas de enmiendas al Anexo del Convenio | |
| | FAL 31/4 y Corr.1 | Francia |
| | FAL 31/4/1 y Corr.1 | Países Bajos |
| 5 | Medios electrónicos para el despacho de buques | |
| | FAL 31/5 | Secretaría |
| | FAL 31/INF.2 | Secretaría |
| | FAL 31/INF.3 | República de Corea |
| | FAL 31/INF.6 | Estados Unidos |
| 6 | Aplicación de las Directrices del Comité | |
| | FAL 31/6 | Secretaría |
| | FAL 31/6/1 | Presidente |
| | FAL 31/6/2 | Secretaría |
| 7 | Examen general del Convenio, incluida su armonización con otros instrumentos internacionales | |
| | FAL 31/7 | Secretaría |
| | FAL 31/7/1 | Secretaría |
| | FAL 31/7/1/Add.1 | Secretaría |
| | FAL 31/7/1/Add.2 | Secretaría |
| | FAL 31/7/1/Add.3 | Secretaría |
| | FAL 31/7/1/Add.4 | Secretaría |
| | FAL 31/7/2 | Países Bajos |
| | FAL 31/WP.1 y Add.1 | Grupo de trabajo |
| | FAL 31/WP.3 | Grupo de trabajo SPI |

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

FAL 31/8	Colombia
FAL 31/8/1	Secretaría
FAL 31/8/2	Colombia
FAL 31/INF.5	Secretaría
FAL 31/INF.7	Secretaría
FAL 31/INF.8	Secretaría
FAL 31/WP.3	Grupo de trabajo SPI

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

FAL 31/9	Secretaría
FAL 31/9/Add.1	Secretaría
FAL 31/WP.2	Grupo de redacción

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

FAL 31/10	Secretaría
-----------	------------

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

FAL 31/11	Secretaría
FAL 31/INF.4	Secretaría

12 Interfaz buque-puerto

FAL 31/12	Secretaría
FAL 31/12/1	Canadá
FAL 31/12/2	Presidentes del MSC, el MEPC y el FAL
FAL 31/12/3	Alemania
FAL 31/WP.3	Grupo de trabajo SPI

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

FAL 31/13	Secretaría
FAL 31/WP.6	Secretaría

14 Subprograma de cooperación técnica para la facilitación

FAL 31/14	Secretaría
-----------	------------

15 Relaciones con otras organizaciones

No se presentaron documentos.

16 Institucionalización del Comité de Facilitación

FAL 31/16	Secretaría
-----------	------------

ANEXO 2**PROYECTOS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN****PROYECTO DE RESOLUCIÓN FAL.[..(32)]****adoptada el [... de julio de 2005]****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

RECORDANDO el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, en adelante llamado "el Convenio", que trata del procedimiento que debe seguirse para enmendar las disposiciones del Anexo del Convenio,

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

HABIENDO EXAMINADO, en su [32º] periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a), las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el Anexo de la presente resolución;
2. RESUELVE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el [1 de enero de 2007], a menos que antes del [1 de octubre de 2006] al menos un tercio de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no las aceptan;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos Signatarios la adopción y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO

PROYECTOS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN

Sección 1 – Definiciones y disposiciones generales

A. Definiciones

1 Se añaden las siguientes nuevas definiciones: Después de la definición actual de "buque dedicado a cruceros", la definición de "Despacho aduanero" y después de "Hora estimada de llegada", la definición de "Levante aduanero":

"Despacho aduanero: cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para destinar las mercancías y su consumo, exportación o paso a otro régimen aduanero".

"Levante aduanero: acto por el cual las autoridades aduaneras permiten a los interesados disponer de las mercancías que son objeto de despacho. "

2 Se suprime la definición actual de "Portador de datos".

3 En la definición actual de "Documento", se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Documento" Información en la que los datos se presenta en formato electrónico o en otro tipo de formato. "

4 Se añade la siguiente nueva definición de "Hora estimada de llegada" después de "Hora de llegada":

"[Hora estimada de llegada (ETA): hora a la que un buque tiene previsto llegar a la estación de práctico que haga de puerto, u hora a la que tiene previsto entrar en una zona portuaria en la que se aplique el reglamento del puerto]. "

5 Se suprime la definición actual de "Correo".

6 Se añade la siguiente nueva definición de "Manifiesto" después de la definición de "Levante aduanero":

"Manifiesto: documento en el que se recapitulan los distintos datos procedentes de conocimientos de embarque y otros documentos de transporte expedidos para llevar las mercancías a bordo del buque. "

7 En la definición de "Equipajes acompañados de los pasajeros" se añade la expresión "de mercancías" después de "contrato de transporte".

8 Después de "medidas de protección" se añade la siguiente definición de "Objetos postales":

"Objetos postales": correspondencia de unos objetos confiados a un buque por las administraciones postales puedan ser remitidos a otras administraciones postales en un puerto de escala del buque."

9 En la definición actual de "*Medidas de protección*", se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Medidas de protección": medidas elaboradas y aplicadas con arreglo a acuerdos internacionales para mejorar tanto la protección a bordo de los buques y en las zonas e instalaciones portuarias como la de las mercancías objeto de comercio internacional, a fin de prevenir y detectar cualquier acto ilícito*."

10 Se añade la siguiente nueva definición: "Documentos del buque" después de la definición actual de "Documentos":

"Documentos del buque": certificados y otros documentos que debe presentar el capitán del buque para garantizar que el buque se ajusta a los reglamentos nacionales e internacionales."

11 Se añade la siguiente nueva definición: "Admisión temporal" antes de la definición actual de "Autoridades públicas":

"Admisión temporal": régimen aduanero que permite recibir ciertas mercancías en un territorio aduanero liberado total o parcialmente de los derechos y tasas a la importación; las mercancías deben importarse con un fin concreto y han de destinarse a la reexportación en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, salvo la depreciación normal derivada del uso que se haga de ellas."

12 En la definición actual de "Documento de transporte", se sustituye después del título "Documento" por "Información".

B. Disposiciones generales

13 En la actual Norma 1.1, se suprime la siguiente frase:

"Cuando en el presente anexo figure una lista de datos concretos, las autoridades públicas no exigirán más que aquellos que les parezcan indispensables."

14 La Práctica recomendada 1.3 actual se modifica como sigue:

1.3 Práctica recomendada. Las medidas y procedimientos impuestos por los Gobiernos Contratantes con fines de protección o para evitar el tráfico de estupefacientes han de ser eficaces y, siempre que sea posible, deben recurrir a la informática. Tales

* Véanse el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA), el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), y el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS).

medidas y procedimientos, como la gestión del riesgo y la comprobación de información, deben aplicarse de modo que se interfiera lo menos posible con los buques, las personas y bienes a bordo, y se eviten demoras innecesarias."

C. *Técnicas de tratamiento electrónico de datos*

15 En la actual Norma 1.4, se suprime la expresión "las técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)" y se sustituye por "los sistemas de transmisión electrónica de la información sobre la llegada, permanencia y salida del buque, las personas y la carga que las autoridades públicas prescriben".

16 Se añaden las siguientes nuevas Prácticas recomendadas 1.7.1 y 1.8.1 después de las Prácticas recomendadas 1.7 y 1.8, respectivamente:

1.7.1 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas y otras partes interesadas a que colaboren o participen directamente en la elaboración de sistemas electrónicos en los que se utilicen normas internacionales, con objeto de mejorar el intercambio de información sobre la llegada, permanencia y salida de los buques, así como acerca de las personas y la carga, y con el fin de garantizar la compatibilidad entre los sistemas de las autoridades públicas y los de otras partes interesadas.

1.8.1 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas a que adopten acuerdos que permitan que los operadores comerciales y transportistas -incluidos los buques- gestionen en una sola instancia todos los datos exigidos por las autoridades públicas sobre la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques, así como acerca de las personas y la carga, con objeto de evitar que la información se duplique."

D. *Tráfico ilícito de drogas*

17 Se suprime la Práctica recomendada 1.11.

18 Se añade la siguiente nueva sección E - "Técnicas de inspección" después de la sección "D - Tráfico ilícito de drogas":

"E. Técnicas de inspección

1.11 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas utilizarán la gestión de riesgos para mejorar sus procedimientos de inspección fronterizos en lo que respecta a:

- el levante y el despacho aduanero de la carga;
- las prescripciones en materia de protección;
- su capacidad de detección de actividades de contrabando;

con miras a facilitar la circulación legítima de personas y mercancías."

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

A. Generalidades

19 En la actual Norma 2.1, se añade el nuevo documento "Manifiesto de mercancías peligrosas" después de "Lista de pasajeros".

20 Se añaden las siguientes nuevas Prácticas recomendadas 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 y 2.1.5 después de la actual Norma 2.1.1:

2.1.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos de uso de la información previa a la llegada y a la salida, con el fin de facilitar la tramitación de la información prescrita por las autoridades públicas para agilizar los trámites aduaneros de despacho/levante de la carga y de las personas que se llevan a cabo después.

2.1.3 Práctica recomendada. La legislación nacional debe precisar las condiciones relativas a la presentación de la información previa a la llegada y a la salida del buque. Si bien los datos previos a la llegada no deben transmitirse antes de que el buque abandone el país de salida, la legislación nacional puede definir, además de las reglas básicas, las excepciones para los casos en que el tiempo de viaje es más corto que lo estipulado en estas últimas.

2.1.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir la presentación por separado de una declaración general y de un manifiesto de carga cuando los elementos de los datos contenidos en esos documentos se incluyan en la información previa a la llegada.

2.1.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben encargarse de las tareas siguientes:

- elaborar sistemas de transmisión electrónica de datos para la presentación de la información previa a la llegada o la salida del buque;
- examinar la reutilización o la utilización posterior de la información previa a la llegada o la salida del buque en los procedimientos ulteriores, como parte de la información prescrita para el levante o despacho aduanero de los pasajeros y de la carga."

B. Contenido y objeto de los documentos

21 En la Norma 2.2, se sustituye "en el que figuren la información exigida" por "en el que figuren los datos exigidos".

22 La enmienda de la Práctica recomendada 2.2.1, no afecta al texto español.

23 En la Práctica recomendada 2.2.2, la primera enmienda no afecta al texto español. En la lista, se añade "- necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recogida de desechos y residuos" después de "- situación del buque en el puerto".

24 En la Norma 2.2.3, se sustituye "aceptarán la declaración general fechada" por "aceptarán que la declaración general esté fechada".

25 La enmienda de la la Norma 2.3, no afecta al texto español.

26 En la Práctica recomendada 2.3.1, la primera enmienda no afecta al texto español. Se añade "o, si es posible, el código del sistema armonizado*" después de "identificación de los contenedores, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía". Se añade también la siguiente nota después de la ya existente:

Nota: Con objeto de facilitar el tratamiento de la información exigida por las autoridades públicas, todas las partes interesadas deben recurrir a una descripción precisa de las mercancías y han de abstenerse de emplear términos genéricos como "carga general", "piezas", etc."

27 En la Norma 2.3.3, se sustituye "aceptarán la declaración de carga fechada" por "aceptarán que la declaración de carga esté fechada".

28 En la Práctica recomendada 2.3.4.1, se sustituye "datos previstos" por "datos exigidos y especificados".

29 En la Norma 2.6, se sustituye "el documento básico en el que figuren los datos exigidos" por "el documento básico exigido" y se añade "en el que figuren los datos" después de "salida del buque".

30 En la Norma 2.6.1, la primera enmienda no afecta al texto español. Se sustituye el inciso "• lugar de procedencia" por "• puerto de procedencia".

31 En la Norma 2.6.2, se sustituye "aceptarán la lista de la tripulación fechada" por "aceptarán que la lista de la tripulación esté fechada".

32 En la Norma 2.7, se sustituye " el documento básico en el que figuren los datos requeridos" por "el documento básico exigido" y se añade "en el que figuren los datos" después de "salida del buque".

33 En la Práctica recomendada 2.7.3, la primera enmienda no afecta al texto español. En la lista, se añaden las dos nuevas entradas, "[• tipo de documento de identidad presentado por el pasajero]" y "[• número de serie del documento de identidad]" después de "• lugar de nacimiento"; y se añade la nueva entrada "[• pasajero en tránsito o no]" después de la entrada actual "• puerto y fecha de llegada del buque".

34 La actual Norma 2.9 se modifica como sigue:

"2.9 **Norma.** Las autoridades públicas no exigirán ninguna declaración escrita con respecto a los objetos postales a la llegada y salida del buque, con excepción de la

* Convenio del sistema armonizado de designación y codificación de mercancías, también conocido como "Sistema armonizado". Este convenio internacional entró en vigor el 1 de enero de 1988 y tiene por objeto establecer un sistema de clasificación y codificación utilizado por las administraciones aduaneras para la designación de mercancías o grupos de mercancías a efectos de fijar aranceles aduaneros y recopilar información estadística.

prescrita en el Convenio Postal Universal, si ésta se presenta. En ausencia de dicho documento, los objetos postales (número y peso) deberán consignarse en la declaración de carga."

35 La enmienda de la Norma 2.10 no afecta al texto español.

D. Documentos a la salida

36 En la Práctica recomendada 2.12.2, se añade "a tal efecto" después de "otro documento aduanero presentado".

37 La Norma 2.12.3 se modifica como sigue:

"2.12.3 **Norma.** Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida de puerto, se aceptará uno de los ejemplares de la lista de la tripulación presentada a la llegada a puerto si está firmada de nuevo por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán, y si da cuenta de cualquier modificación que haya tenido lugar en el número y composición de la tripulación en el momento de zarpar el buque o indica que no ha tenido lugar ninguna modificación al respecto durante la estancia del buque en el puerto."

F. Tramitación de documentos

38 En la Práctica recomendada 2.15, se sustituye 'la información esté redactada' por "los datos estén redactados".

39 En la Norma 2.16, se sustituye "la información transmitida" por "los documentos transmitidos" y "por técnicas de tratamiento automático de datos" por "mediante procedimientos informáticos".

G. Errores en los documentos: sanciones

40 En la Norma 2.19, se añade "las" antes de "leyes" y "del Estado rector del puerto" al final del párrafo.

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

41 Se añade en el título de la sección "personas rescatadas en el mar" como sigue:

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

42 En la Norma 2.20, se añade "personas rescatadas en el mar" y se suprime "y condición jurídica" como sigue:

"2.20 **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 y 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 de las personas afectadas."

43 En la Norma 2.24, se sustituye "más información que la prescrita" por "más datos que los prescritos".

Capítulo 5 - Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos

44 En la Práctica recomendada 5.3, se sustituye "el correo" por "los objetos postales" y se añade "o importación" después de "expedición por mar".

45 La Práctica recomendada 5.5 se modifica como sigue:

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

B. Despacho de la carga

46 La Norma 5.7 se modifica como sigue:

"5.7 **Norma.** Las autoridades públicas, respetando toda prohibición o limitación nacional y todas las medidas necesarias en materia de protección portuaria o represión del tráfico de narcóticos, asignarán prioridad al despacho de animales vivos, mercancías perecederas y otros envíos de índole urgente."

47 Se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.7.1 después de la Norma 5.7:

"5.7.1 **Práctica recomendada.** A fin de proteger la calidad de las mercancías pendientes de despacho, las autoridades públicas deben adoptar, junto con todas las partes interesadas, las disposiciones necesarias que permitan un almacenamiento racional, seguro y fiable de las mercancías en el puerto."

48 Se suprime la actual Norma 5.9.

49 En la Práctica recomendada 5.10, se añade "revisado" de modo que diga: "Convenio revisado de Kyoto".

50 Se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.10.1 después de la Práctica recomendada 5.10:

"5.10.1 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberán examinar la posibilidad de introducir procedimientos simplificados para personas autorizadas que posibiliten:

- a) el levante aduanero de mercancías a condición de que se faciliten los datos necesarios para identificarlas, y completar posteriormente la declaración final de mercancías;
- b) el despacho aduanero de las mercancías en las instalaciones de los declarantes o en otros lugares designados por las autoridades aduaneras;
- c) la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones efectuadas en un periodo determinado cuando sea la misma persona la que importe o exporte habitualmente dichas mercancías."

51 En la Norma 5.11, se suprime al final del párrafo la expresión "valiéndose de un procedimiento de evaluación de riesgos para determinar la carga que ha de examinarse".

52 Se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.14.1 después de la Práctica recomendada 5.14:

"5.14.1 **Práctica recomendada.** Las autoridades aduaneras deberán despachar con rapidez el procedimiento de tránsito de las mercancías procedentes de otros Estados que estén pendientes de carga."

C. Contenedores y paletas

53 En la Norma 5.15, se sustituye "importación" por "admisión".

54 En la Norma 5.18, se sustituye "importación" por "admisión".

Capítulo 7 - Disposiciones diversas

C. Ayuda de emergencia

55 La Norma 7.8 se modifica como sigue:

"7.8 **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 (con objeto de proporcionar un lugar seguro a estas últimas) a operaciones de prevención o de lucha contra la contaminación del mar, o bien a otras operaciones de emergencia que sean necesarias para garantizar la seguridad marítima, la seguridad de la población o la protección del medio marino."

ANEXO 3**PAUTAS PARA LA ELABORACIÓN DE UN MANUAL EXPLICATIVO
DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN****I Introducción**

- Explicación y antecedentes de las disposiciones
- Herramienta de implantación
- Mejores prácticas
- Autoridades públicas

II Características esenciales del Convenio

- Cuerpo del Convenio
- Normas
- Prácticas recomendadas
- Enmiendas
- Registro de diferencias

III Propósito y alcance del Anexo y de las disposiciones

- Sección 1
- Sección 2
- Sección 3
- Sección 4
- Sección 5
- Sección 6
- Sección 7
- Impresos FAL
- Resoluciones
- Información adicional

IV Otras consideraciones

- Gestión
 - o Costes
 - o Personal
 - o Instalaciones
- Aspectos políticos
 - o Facilitación/ Protección/ Aplicación
 - o Embargos/ Conflictos internacionales
 - o Prioridades nacionales
- Prácticas comerciales
- Información necesaria

V Referencias a otros instrumentos internacionales pertinentes

- Convenios
- Manuales/ Directrices
- Memorandos de entendimiento

ANEXO 4

**CALENDARIO PARA LA ELABORACIÓN DE UN MANUAL EXPLICATIVO
DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN**

N°	Actividad	Reunión	Año
1	Confirmación de la elaboración del Manual	FAL 31	2004
2	Confirmación de la estructura del Manual	FAL 31	2004
3	Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia	FAL 31	2004
4	Elaboración del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia	FAL 31	2004
5	Fomento del uso de la Internet por los integrantes del Grupo de trabajo por correspondencia	FAL 31	2004
6	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia	FAL 32	2005
7	Examen y aprobación del informe del Grupo de trabajo por correspondencia	FAL 32	2005
8	Reconstitución del Grupo de redacción	FAL 32	2005
9	Revisión, si procede, del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia	FAL 33	2006
10	Presentación del proyecto de Manual explicativo del Convenio de Facilitación por el Grupo de trabajo por correspondencia	FAL 33	2006
11	Adopción del Manual explicativo del Convenio de Facilitación	FAL 33	2006

ANEXO 5**MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE LA
ELABORACIÓN DE UN MANUAL EXPLICATIVO
DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN**

- 1 Continuar la elaboración de un Manual explicativo del Convenio de Facilitación.
- 2 En la elaboración del Manual, tener en cuenta los siguientes principios rectores. El Manual deberá:
 - .1 fomentar y mejorar la implantación del Convenio de Facilitación;
 - .2 incorporar explicaciones de las Normas y Prácticas recomendadas del Convenio de Facilitación con miras a simplificar su posible implantación mediante la prestación de asesoramiento técnico y la indicación de las mejores prácticas;
 - .3 contribuir a un mejor entendimiento de los principios subyacentes del Convenio de Facilitación y promover así su implantación;
 - .4 ayudar a los Gobiernos Contratantes en la preparación de su legislación nacional y de otros instrumentos reglamentarios, y
 - .5 no tener carácter vinculante para los Gobiernos Contratantes ni implicar obligaciones jurídicas.
- 3 En la elaboración del Manual, tener en cuenta las disposiciones pertinentes del anexo 9 relativo a la facilitación del Convenio sobre aviación civil internacional (Chicago, 1944), el Convenio revisado de Kyoto sobre los procedimientos aduaneros y otras recomendaciones pertinentes de la CEPE.
- 4 Informar sobre los avances realizados en el FAL 32 (2005).

ANEXO 6**CONJUNTO DE DATOS QUE SE PUEDEN PEDIR A UN BUQUE
QUE TRANSMITA ANTES DE ENTRAR EN PUERTO**

Nombre del buque

Números o letras distintivos (Distintivo de llamada)

Puerto de matrícula

Estado de abanderamiento

Tipo de buque

Arqueo bruto

Número IMO

Puerto de llegada

Instalación portuaria de llegada

Hora estimada de llegada del buque al puerto

Fecha, hora y situación del buque en el momento de la elaboración del informe

Confirmación de que el buque posee un Certificado internacional de protección del buque válido o un Certificado internacional de protección del buque provisional válido y nombre de la autoridad expedidora¹ (regla XI-2/9.2.1.1)

Nivel de protección al cual está funcionando actualmente el buque (regla XI-2/9.2.1.2)

Nivel de protección al cual el buque ha funcionado en las últimas diez² escalas en instalaciones portuarias (regla XI-2.9.2.1.3)

1 Por "autoridad expedidora" se entiende la Administración, la organización de protección reconocida que actúa en nombre de la Administración, o el Gobierno Contratante que ha expedido el certificado a petición de la Administración.

2 El Comité de Seguridad Marítima, en su 78º periodo de sesiones, acordó que la aplicación de las prescripciones de la regla XI-2/9.2.1.3 a .5 de llevar registros sobre escalas previas en instalaciones portuarias y sobre las actividades de buque a buque debería comenzar el 1 de julio de 2004 y que solamente deberían aplicarse a las escalas o a las actividades llevadas a cabo en dicha fecha, o posteriormente (MSC/Circ.1111).

Toda medida de protección especial o adicional que se haya tomado en cualquier puerto previo en el cual el buque haya realizado una interfaz buque-puerto durante las diez últimas escalas en instalaciones portuarias (regla XI-2/9.2.1.4)

Confirmación de que se han observado procedimientos de protección del buque adecuados durante toda actividad de buque a buque durante el periodo cubierto por las diez escalas previas en instalaciones portuarias (regla XI-2/9.2.1.5).

ANEXO 7

**PROYECTOS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL
CONVENIO DE FACILITACIÓN, 1965**

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

Sección H

1 En la sección H, añadir las palabras "personas rescatadas en el mar", tal como se indica a continuación:

*"H. Medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escalas 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 En la **norma** 2.20, añadir las palabras "personas rescatadas en el mar", tal como se indica a continuación:

"2.19 **20 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 y 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."

Capítulo 7 - Disposiciones diversas

Sección

C. *Ayuda de emergencia*

3 El texto actual de la **norma** 7.8 se sustituye por el siguiente:

"**7.6.8 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** (con objeto de proporcionar un lugar seguro a estas últimas), a operaciones de prevención o de lucha contra la contaminación del mar, o bien a otras operaciones de emergencia ~~que sean necesarias para garantizar~~ **destinadas a incrementar** la seguridad marítima, **la seguridad de la vida humana en el mar**, la seguridad de la población o la protección del medio marino."

ANEXO 8**ENMIENDAS AL PROYECTO DE LISTA REVISADA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVAR LOS BUQUES (FAL 31/13*, ANEXO)****Página 2**

1 Certificado internacional de exención relativo al francobordo - la enmienda no afecta al texto español.

Página 3

2 Manual de formación de seguridad contra incendios - la enmienda no afecta al texto español.

3 Folleto de lucha contra incendios - se añade la siguiente oración al final del párrafo:

"La información podrá combinarse con los manuales de formación de seguridad contra incendios prescritos en la regla II-2/15.2.3."

Página 6

4 Certificado internacional de protección del buque o Certificado internacional de protección del buque provisional válidos:

- se suprime la palabra "válidos" en el título;
- la enmienda no afecta al texto español;
- al final del párrafo se añade la siguiente oración:

"Podrá expedirse un Certificado internacional de protección del buque provisional en virtud de lo dispuesto en la parte A del Código PBIP, sección 19.4."

5 Se suprime la nota a pie de página señalada con un *.

Página 7

6 Se suprime la nota a pie de página señalada con un *.

Página 9

7 Certificado de seguridad para buque de carga - se añade la siguiente oración al final del párrafo:

"A dicho certificado se adjuntará permanentemente un inventario del equipo (modelo C)."

* Este documento también se ha distribuido con la signatura MSC 78/25 y MEPC 52/23/1.

Texto nuevo

8 Se agrega la siguiente nueva sección 9:

9	Además de los certificados enumerados en la sección 1 y en la sección 2 ó 3, según proceda, todo buque nuclear llevará lo siguiente:	
	Un Certificado de seguridad para buque nuclear de carga o un Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje, en lugar del Certificado de seguridad para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de pasaje, según proceda. A todo buque de propulsión nuclear se le expedirá el certificado prescrito en el capítulo VIII del Convenio SOLAS.	SOLAS 1974, regla VIII/10

ANEXO 9**PUNTOS SUSTANTIVOS QUE HAN DE INCLUIRSE EN EL
ORDEN DEL DÍA DEL 32º PERIODO DE SESIONES**

- 1 Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional
 - Estado jurídico del Convenio
- 2 Examen y adopción de propuestas de enmiendas al Anexo del Convenio
- 3 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 que ofrece el comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo
 - .3 Prestación de asistencia a los países en desarrollo en la aceptación e implantación de medios electrónicos para el despacho de buques
 - .4 Uso del concepto de ventanilla única
- 4 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
- 5 Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y represión de actos ilícitos en el mar y en puerto
- 6 Aspectos de facilitación relacionados con la prevención y fiscalización del tráfico ilícito de drogas
- 7 Aspectos de facilitación relacionados con las medidas para incrementar la protección marítima
- 8 Aspectos de facilitación relacionados con las medidas y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar

- 9 Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de los buques
 - Implantación de los impresos modelo de facilitación normalizados de la OMI (1-7)
 - 10 Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas - Polizones
 - 11 Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI
 - Lista de los certificados y documentos que han de llevar los buques
 - 12 Interfaz buque-puerto
 - Elaboración de directrices sobre los requisitos mínimos de formación e instrucción del personal de amarre en tierra
 - Dificultades para enviar remesas de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG
 - 13 Subprograma de cooperación técnica para la facilitación
 - 14 Institucionalización del Comité de Facilitación
 - 15 Aplicación de las directrices del Comité
 - 16 Programa de trabajo
-