



COMITÉ DE FACILITACIÓN
33º periodo de sesiones
Punto 19 del orden del día

FAL 33/19
17 julio 2006
Original: INGLÉS

INFORME DEL 33º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

Índice

Sección	Página
1 GENERALIDADES - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	3
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	6
3 EXAMEN GENERAL E IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL	8
4 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO	14
5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	15
6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	22
7 PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN EL MAR Y EN PUERTO: ASPECTOS RELACIONADOS CON LA FACILITACIÓN	23
8 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE LAS MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	29
9 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS	34
10 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES	37
11 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI	37
12 INTERFAZ BUQUE - PUERTO	40
13 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN	45

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

Sección	Página
14 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN	46
15 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	48
16 PROGRAMA DE TRABAJO	48
17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2007	51
18 OTROS ASUNTOS	51
19 INFORME PARA EL CONSEJO	54

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN
- ANEXO 2 - REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARTÍTIMO INTERNACIONAL (RESOLUCIÓN A.872(20))
- ANEXO 3 - MANDATO DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO MSC/FAL SOBRE LA PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL MOVIMIENTO DE UNIDADES DE TRANSPORTE CERRADAS Y CONTENEDORES
- ANEXO 4 - INFORME SOBRE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE DE MATERIALES RADIATIVOS DE LA CLASE 7 DEL CÓDIGO IMDG
- ANEXO 5 - PROYECTO DE REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN
- ANEXO 6 - CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 34 PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ

1 GENERALIDADES - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 33º periodo de sesiones del 3 al 7 de julio de 2006 bajo la presidencia del Sr. C. Abela (Malta). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. A.E. Hill (Liberia).

1.2 A la reunión asistieron delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	LETONIA
ARABIA SAUDITA	LIBERIA
ARGELIA	LITUANIA
ARGENTINA	MALASIA
AUSTRALIA	MALTA
BAHAMAS	MARRUECOS
BÉLGICA	MÉXICO
BELICE	NIGERIA
BRASIL	NORUEGA
CANADÁ	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PAKISTÁN
CUBA	PANAMÁ
CHILE	PAPUA NUEVA GUINEA
CHINA	PERÚ
CHIPRE	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL
ECUADOR	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA DE COREA
ESPAÑA	REPÚBLICA DOMINICANA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA POPULAR
ESTONIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	RUMANIA
FILIPINAS	SINGAPUR
FINLANDIA	SUDÁFRICA
FRANCIA	SUECIA
GHANA	TAILANDIA
GRECIA	TURQUÍA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TUVALU
ISLAS MARSHALL	URUGUAY
ISRAEL	VANUATU
ITALIA	VENEZUELA
JAPÓN	VIET NAM
KENYA	

y de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)	ISLAS FEROE
-------------------	-------------

1.3 En el periodo de sesiones también participaron observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
COMISIÓN EUROPEA (CE)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES
DE BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

Discurso de apertura

1.4 Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General, el Sr. K. Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, señaló al Comité el lema de este año para el Día Marítimo Mundial, a saber, "Cooperación Técnica: la respuesta de la OMI a la Cumbre Mundial de 2005", que ha dado a la OMI la oportunidad de contribuir, desde su perspectiva, a la consecución de los objetivos de desarrollo del milenio, contribución en la que prestará especial atención a las necesidades de África en materia marítima, de acuerdo con la prioridad que la OMI viene dando a ese continente desde mediados del decenio de 1990, con actividades de asistencia técnica y recursos. Actualmente el programa del PICT destinado a África supone un 22% del total de la asignación bienal del Fondo de Cooperación Técnica; tres de las cuatro oficinas de presencia regional de la OMI están en África y, con arreglo a ese compromiso, el Secretario General ha decidido transferir una suma adicional de hasta 800 000 dólares de los Estados Unidos, de las reservas sin asignar del Fondo de Cooperación Técnica, para continuar apoyando las actividades de creación de capacidad en África.

Seguidamente el Director se refirió a las enmiendas de 2005 al Convenio de Facilitación señalando que, hasta ese momento, ningún Gobierno Contratante había comunicado al Secretario General que no las aceptaba. Se preveía, que de continuar esa tendencia, las enmiendas entrarían en vigor el 1 de noviembre de 2006. Después felicitó a todos los Estados Miembros por haber elaborado enmiendas aceptables, oportunas y apropiadas al Convenio de Facilitación, que harían más fluido el tráfico marítimo internacional.

Acerca de la importancia de la pronta entrada en vigor de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI relativas a la institucionalización del Comité y sobre su capacidad para continuar contribuyendo a un transporte marítimo eficaz, el Director señaló que sólo era necesario contar con otras 10 aceptaciones a fin de llegar a las 111 exigidas para cumplir las condiciones de la entrada en vigor. En nombre del Secretario General instó a los Estados Miembros que aún no habían aceptado las enmiendas a considerar la posibilidad de hacerlo lo antes posible.

A continuación el Director manifestó preocupación respecto de un suceso relacionado con polizones, así como respecto de las consecuencias de que la tripulación, según se ha informado, no siguiera los procedimientos normales de notificación a las autoridades. Hizo hincapié en que era necesario ejercer una gran cautela en tales sucesos y sugirió que el Comité, tras examinar los informes de Estados Miembros y organizaciones internacionales sobre casos de polizonaje, podría considerar medidas al respecto.

En conexión con los riesgos a los que cada año se enfrentan en el mar miles de refugiados, migrantes indocumentados, solicitantes de asilo y polizones, se hizo referencia al Día Mundial del Refugiado que se conmemoró el 20 de junio de 2006. En este contexto se señalaron a la atención del Comité las enmiendas al Convenio SOLAS y al Convenio SAR que entraron en vigor el 1 de julio de 2006 y que ayudarán al rescate de personas necesitadas de socorro en el mar y a facilitar su transporte a un lugar seguro.

Refiriéndose a la solicitud de la Asamblea al Secretario General, en la resolución A.984(24), de que se estudie la posibilidad de establecer un mecanismo especial en el seno de la Secretaría para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, el Director informó al Comité de que la Secretaría podría designar un punto de contacto en su seno a través del cual los distintos sectores informarían sobre las dificultades encontradas en el transporte de dichos materiales incluidos los rechazos y demoras y se formularían propuestas sobre la manera de resolverlas. También hizo hincapié en que la OMI participaría en el proceso como facilitadora y que los esfuerzos colectivos de los órganos pertinentes de la OMI y del OIEA constituirían una contribución importante para resolver las cuestiones conexas pendientes de solución.

En cuanto a la prevención y represión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, el Director manifestó su convencimiento de que las directrices, revisadas y ultimadas durante el actual periodo de sesiones, contribuirían considerablemente a la represión y eventual eliminación del terrorismo internacional, la delincuencia organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero y el tráfico ilegal de armas.

El Director, recordando que en su último periodo de sesiones el Comité había examinado el "Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global" de la OMA, subrayó que, en este periodo de sesiones, se continuarían examinando los aspectos de protección y facilitación del Marco normativo, así como los aspectos marítimos de la protección de la cadena de suministro, como solicitó el MSC 81.

Seguidamente, el Director examinó diversas cuestiones adicionales de carácter general. La primera se refería a la seguridad en las reuniones de la OMI. En su opinión era preciso desterrar la complacencia en materia de seguridad y no había lugar para compromisos en cuestión tan importante. Por tanto todos los delegados deberían observar las reglas de seguridad adoptadas, que figuran en la información actualizada sobre seguridad de la circular N° 2692, publicada el 20 de enero de 2006.

A continuación se refirió al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y señaló tres aspectos con respecto a los cuales el Secretario General agradecería recibir respuestas favorables de los Estados Miembros, que ofrezcan someterse a auditoría, como se pide en la resolución A.974; que designen auditores para permitir la selección de equipos de auditoría que revisen las cuentas de los Estados Miembros que se han prestado a ello voluntariamente y

que nombren auditores cualificados para participar en los cursos regionales de formación que la Organización prevé organizar para impartir una formación uniforme con miras a la implantación eficaz del Plan. A este respecto, el Secretario General esperaba recibir muchos más ofrecimientos, así como los datos de numerosos interventores entre los que pueda elegirse el equipo de auditoría.

Con respecto al acondicionamiento previsto del edificio de la sede, el Director recordó a los delegados que el edificio estaría cerrado durante aproximadamente 12 meses, entre los veranos de 2006 y 2007, periodo durante el que la Secretaría se trasladará a oficinas facilitadas por el Gobierno anfitrión y que las reuniones del Consejo, Comités y Subcomités se celebrarán en diversos lugares, tanto de Londres como del extranjero. En este contexto el Secretario General había manifestado la esperanza de que los delegados estarían dispuestos a hacer frente con espíritu resuelto y buen humor a las incomodidades y trastornos que pudieran experimentar durante el periodo de acondicionamiento. El Director también comunicó que el 34º periodo de sesiones del Comité se celebraría en Londres, en la Organización Internacional del Café, del 26 al 30 de marzo de 2007.

Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente, al dar las gracias al Director de la División de Seguridad Marítima, afirmó que tanto el Comité como sus Grupos de trabajo tendrían muy en cuenta las palabras de ánimo del Secretario General, así como sus consejos y solicitudes, en el curso de sus deliberaciones.

Adopción del orden del día

1.6 El Comité adoptó el orden del día (FAL 33/1) y el calendario provisional que serviría de guía durante el periodo de sesiones (FAL 33/1/1/Add.1, anexo, enmendado). En el documento FAL 33/INF.3, figura una lista de los documentos examinados en relación con cada punto del orden del día.

Verificación de poderes

1.7 Se informó al Comité que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones se habían presentado en la forma debida y estaban en orden.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Resultados del 53º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino

2.1 El Comité tomó nota (FAL 33/2, párrafos 2 y 3) de los resultados del 53º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino por lo que respecta a las publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques y acerca de la convocatoria del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto.

Resultados del 10º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores

2.2 El Comité tomó nota (FAL 33/2, párrafo 4) de los resultados del DSC 10 por lo que respecta a cuestiones relacionadas con las medidas para incrementar la protección marítima.

Resultados del vigésimo tercer periodo de sesiones extraordinario del Consejo

2.3 El Comité tomó nota (FAL 33/2, párrafos 6 a 19) de los resultados del 23º periodo de sesiones extraordinario del Consejo en lo que respecta a cuestiones relativas a su labor.

Resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea

2.4 El Comité tomó nota (FAL 33/2, párrafos 20 a 40) de los resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea por lo que respecta al examen del informe del Comité de Facilitación correspondiente a su 32º periodo de sesiones; en especial de los resultados de la revisión de las Directrices sobre la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional. En el anexo del documento FAL 33/2 figura una lista de las resoluciones adoptadas por la Asamblea en el periodo de sesiones mencionado.

Resultados del 37º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia

2.5 El Comité tomó nota (FAL 33/2, párrafos 41 y 42) de los resultados del 37º periodo de sesiones del Subcomité STW con respecto al curso modelo para los oficiales de gestión del agua de lastre.

Resultados del 54º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino

2.6 El Comité tomó nota (FAL 33/2/1, párrafo 2) de los resultados del 54º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino por lo que respecta a las cuestiones relacionados con el punto 11 del orden del día (Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI).

Resultados del 91º periodo de sesiones del Comité Jurídico

2.7 El Comité tomó nota (FAL 33/2/1, párrafo 3) de los resultados del 91º periodo de sesiones del Comité Jurídico por lo que respecta al proyecto de Convenio sobre remoción de restos de naufragio, el trato justo de la gente de mar, y los lugares de refugio.

Resultados del 81º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima

2.8 El Comité tomó nota (FAL 33/2/1, párrafos 4 a 33) de los resultados del 81º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima con respecto al acceso electrónico a los documentos de la OMI que han de llevarse a bordo de los buques, las publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques, el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS), la migración ilegal, la piratería y robos a mano armada, la prevención y supresión del tráfico ilícito de drogas, y las dificultades en el transporte de materiales radiactivos de la clase 7 del Código IMDG.

3 EXAMEN GENERAL E IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Estado jurídico del Convenio

3.1 El Comité tomó nota de que con posterioridad a su 32º periodo de sesiones (FAL 33/3), Albania, Honduras y Viet Nam se habían adherido al Convenio y de que el Japón lo había aceptado, mediante una notificación.

3.2 Tras recibir información de que el 12 de junio de 2006, con posterioridad a la distribución del documento FAL 33/3, Azerbaiyán había aceptado el Convenio, el Comité tomó nota de que al 30 de junio de 2006, el número de Gobiernos Contratantes del Convenio era 107, lo que representaba un incremento de cinco con respecto a su 32º periodo de sesiones.

3.3 El Comité manifestó su agradecimiento a los Estados que se habían adherido al Convenio e instó a los que aún no lo habían hecho a que examinasen la conveniencia de adherirse lo antes posible a fin de ayudar a la Organización a facilitar el tráfico marítimo internacional en un entorno seguro.

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

3.4 El Comité recordó que en su 30º periodo de sesiones había acordado revisar las normas y prácticas recomendadas recogidas en el anexo del Convenio de Facilitación con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes hubieran notificado diferencias, a fin de determinar si habían quedado obsoletas o si podrían enmendarse para facilitar su aceptación universal; y que proporcionen un mecanismo a través del cual se alentaría a las partes a revisar las diferencias que hubiesen notificado, así como otras medidas adoptadas para armonizar sus requisitos y procedimientos nacionales con los del Convenio.

3.5 El Comité también recordó que en su 30º periodo de sesiones, tras observar que sería deseable reducir el número de diferencias y a fin de alcanzar ese objetivo, había reconocido que era necesario, en primer lugar, contar con información actualizada procedente de los Gobiernos Contratantes con respecto a tales diferencias en cuanto a las normas y la implantación de las prácticas recomendadas recogidas en el anexo del Convenio, por lo que acordó enviarles el cuestionario conexo (circular FAL.3/Circ.184 sobre la Revisión de Normas y prácticas recomendadas recogidas en el anexo del Convenio).

3.6 El Comité también recordó que en su 30º periodo de sesiones había decidido enviar dicho cuestionario (circular FAL 3/Circ.184) a todos los Gobiernos Miembros que no son Gobiernos Contratantes del Convenio a fin de determinar los obstáculos que encontraban para ratificar el Convenio y para alentarlos a elaborar la legislación nacional requerida y, de ser necesario, para que solicitasen a la Organización asistencia que les permita implantar eficazmente las disposiciones del Convenio.

3.7 El Comité tomó nota de que hasta su 32º periodo de sesiones 19 Estados Miembros habían devuelto los cuestionarios cumplimentados (Argentina, Bahamas, Bélgica, Brasil, Cuba, Dinamarca, Estados Unidos, Grecia, Italia, Japón, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República de Corea, Singapur, Suecia y Tailandia) y un miembro asociado (Hong Kong (China)). Asimismo, en su 32º periodo de sesiones el Comité había tomado nota del análisis sobre la implantación del Convenio de Facilitación en Colombia.

3.8 El Comité recordó que partiendo de un breve análisis de los cuestionarios cumplimentados, en su 32º periodo de sesiones había identificado varias diferencias en las normas y las prácticas recomendadas, y había observado que no era posible efectuar un análisis detallado basándose en los informes enviados por 20 Estados Miembros y un miembro asociado. Así pues había pedido a la Secretaría que llevase a cabo un análisis pormenorizado al respecto y había instado a los Estados Miembros que aún no habían respondido al cuestionario (FAL.3/Circ.184), a que lo hicieran lo antes posible.

3.9 El Comité recibió la información de que, con posterioridad a su 32º periodo de sesiones, la Secretaría no había recibido ningún cuestionario cumplimentado, y tomó nota de que la Secretaría aún estaba analizando, en detalle, los cuestionarios cumplimentados recibidos hasta ese momento.

3.10 El Comité instó a los Estados Miembros que no habían respondido al cuestionario (circular FAL.3/Circ.184) a que lo hicieran lo antes posible y pidió a la Secretaría que continuara el análisis pormenorizado de los cuestionarios, y se los presentara tan pronto como hubiera finalizado.

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

3.11 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había acordado seguir examinando la propuesta presentada por Francia en ese periodo de sesiones (FAL 32/7/2).

3.12 Tras un examen de las propuestas presentadas por Francia (FAL 32/7/2), con respecto a los proyectos de enmienda al Convenio de Facilitación principalmente sobre la llegada y salida de personas; de las presentadas por España (FAL 33/3/2), con intención de mejorar el cumplimiento de la legislación sobre el tránsito transfronterizo de personas; y por los Países Bajos (FAL 33/3/3), en relación con la llegada y salida de personas el Comité, acordando que con respecto a:

- .1 la Norma 2.6.1, sección 2 (lista de la tripulación) la enmienda relativa a la naturaleza y número del visado, sólo debería introducirse si ese aspecto no está cubierto por otras exigencias del Convenio;
- .2 la Norma 3.10, sección 3 (documento de identidad del personal marítimo), no es necesario hacer referencia específica a los convenios de la OIT N° 180 y N° 185 puesto que las disposiciones generales que abarcan aspectos de estos convenios deberían ser adecuadas;
- .3 la Norma 3.15, sección 3 (responsabilidad del transportista por no asegurarse de que los pasajeros están en posesión de la documentación correcta) las disposiciones no deberían ir hasta el extremo de que deban imponerse sanciones y, que en caso de que se impongan, deberán ser razonables y proporcionadas al grado de responsabilidad compartido por los propietarios de buques,

decidió remitirlas al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio de Facilitación para que las estudien detenidamente.

Armonización con otros instrumentos internacionales

3.13 El Comité tomó nota de que no se había presentado a examen ningún documento específico dentro de este punto del orden del día y que las cuestiones relativas a la armonización con otros instrumentos internacionales se habían abordado en relación con los puntos 5 (medios electrónicos para el despacho de buques) y 8 (medidas para incrementar la protección marítima: aspectos de facilitación) del orden del día, especialmente en el contexto del Convenio revisado de Kyoto, y los instrumentos de CEPE, CEFACT-ONU, OIT y OMA sobre el intercambio electrónico de datos y el marco normativo para asegurar y facilitar y el comercio mundial.

Elaboración de un manual explicativo del Convenio

3.14 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un manual explicativo del Convenio de Facilitación, coordinado por los Países Bajos, para que continuara la labor en el lapso interperiodos y le informara en su 33º periodo de sesiones.

3.15 El Comité también recordó el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia, que figura en el anexo 5 del documento FAL 31/20:

- .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 mejoras 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 acerca de la facilitación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), el Convenio revisado de Kioto sobre los procedimientos aduaneros y otras recomendaciones pertinentes de la CEE-ONU.

3.16 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 33/3/1), el Comité convino en que el Grupo había realizado un gran progreso en la elaboración de textos explicativos de las secciones 1, 5, 6 y 7 del anexo del Convenio y observó que, con respecto a las secciones 2 y 4, si bien se había avanzado, el texto no había podido adjuntarse al informe, dado que el Grupo de trabajo por correspondencia pospuso la redacción del texto de la sección 3, en

espera de las propuestas de enmienda a dicha sección que, en el 32º periodo de sesiones, varios Estados Miembros prometieron presentar.

3.17 Tras un examen preliminar del informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité decidió remitirlo al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio, para que siguiera elaborándolo.

Constitución de un grupo de trabajo

3.18 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio de Facilitación, presidido por el Sr. Eildert Brockema (Países Bajos) y le pidió que teniendo en cuenta las decisiones tomadas y las observaciones formuladas en el pleno, tuviera a bien:

- .1 elaborar un texto refundido de los proyectos de enmienda al Convenio de Facilitación basado en las propuestas recogidas en los documentos FAL 32/7/2, FAL 33/3/2 y FAL 33/3/3:
- .2 continuar elaborando el manual explicativo del Convenio de Facilitación, partiendo del documento FAL 33/3/1 y teniendo en cuenta el mandato que figura en el anexo 5 del documento FAL 31/20;
- .3 elaborar un proyecto de mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia, para presentarlo a la consideración del Comité; y
- .4 asignar prioridad a los puntos 1 y 3, presentar al Comité la parte 1 del informe, el jueves 16 de julio de 2006; proseguir el trabajo hasta el viernes 7 de julio de 2006 y presentar la parte 2 del informe en el 34º periodo de sesiones del Comité.

Informe del Grupo de trabajo

3.19 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (FAL 33/WP.3), el Comité lo aprobó en términos generales y tomó las medidas que se señalan en los párrafos siguientes.

Enmiendas a la Norma 2.6.1 y a la Práctica Recomendada 2.7.3 del anexo del Convenio de Facilitación

3.20 Al examinar las propuestas de enmienda, a la Norma 2.6.1 (lista de la tripulación) y a la Práctica Recomendada 2.7.3 (lista de pasajeros), con respecto a la introducción de información sobre los visados en dichas listas, el Comité tomó nota tanto de las diferentes opiniones de los Gobiernos Contratantes del Convenio como de las manifestadas por observadores del sector marítimo.

3.21 Los Gobiernos Contratantes del Convenio estimaban que los recientes acontecimientos en el ámbito internacional habían realzado la importancia de la seguridad de los movimientos transfronterizos de personas y, como resultado, el sector marítimo ha tenido que ajustarse a estas nuevas circunstancias. La necesidad de mantener un equilibrio entre la seguridad y la facilitación, planteada por los desventurados sucesos ocurridos en todo el mundo, ha llevado a que diversos Estados sigan exigiendo visados en ciertos casos. A su juicio, la inclusión de información sobre los visados en los impresos de facilitación podría servir de ayuda en la facilitación del despacho de buques, pasajeros y tripulaciones; permitiría realizar un análisis de riesgos con anterioridad a

la llegada del buque y reduciría el papeleo al evitar que los buques tengan que facilitar información sobre los visados en documentación separada. Asimismo, evitaría la demora indebida del buque como resultado de procesar más lentamente datos no disponibles en los impresos FAL pertinentes. Teniendo todo esto en cuenta, la opinión de los Gobiernos anteriormente mencionados era que el examen del Convenio de Facilitación constituía una buena oportunidad para ajustarlo a estas novedades sin olvidar sus objetivos de facilitación ni los actuales cambios en las exigencias y prácticas en el ámbito de la protección.

3.22 Los observadores representantes del sector, no estuvieron de acuerdo con la introducción de enmiendas en el Convenio de Facilitación que pudieran allanar o facilitar la exigencia de visados a los miembros de la tripulación, estimando que esto iría en contra de la declaración de misión recientemente aprobada en el 32º periodo de sesiones del Comité (FAL 32/22, anexo 4). En su opinión la Organización ha dejado claro lo que estima debe exigirse como identificación a la gente de mar; a saber, el documento de identidad de la gente de mar elaborado por la OIT. También se señaló que los Estados Miembros habían dedicado una ingente cantidad de tiempo a elaborar un documento de identidad de la gente de mar apropiado, en el marco de la OIT, que culminó con la adopción del Convenio 185 de dicha organización. A juicio del sector no era concebible, teniendo presentes las inequívocas declaraciones de la OMI y la adopción del documento de identidad de la gente de mar por parte de la OIT, que la voluntad de estos órganos fuese desacatada por el Comité. Si bien se reconocía que algunos Estados exigirían un visado a la gente de mar, despreciando claramente la opinión mayoritaria a nivel mundial manifestada en la OMI y la OIT, no había ninguna razón para que el Comité apoye un proceso que va en contra de la política de la OMI. En opinión del sector, las enmiendas propuestas supondrían, simplemente facilitar la labor de las autoridades de inmigración y fronteras y no el tráfico marítimo internacional.

3.23 A la luz de las preocupaciones manifestadas en relación con las enmiendas, el Comité acordó incluir, cuando fuera necesario, textos explicativos con respecto a estas cuestiones en el Manual explicativo del Convenio de Facilitación.

Sustitución de la Norma 3.15 por la Práctica recomendada 3.15 del anexo del Convenio de Facilitación

3.24 Al examinar la Norma 3.15 el Comité tomó nota de la enmienda propuesta por el Grupo consistente en sustituir la actual Norma 3.15 por la Práctica recomendada 3.15 con algunas enmiendas al texto actual.

3.25 En vista del hecho de que un gran número de Estados imponen multas a los armadores si no se puede admitir a algún pasajero debido a que su documentación es inadecuada, los Estados Miembros estimaron que la Norma 3.15 ya no se ajustaba a la realidad. Por tanto se subrayó que los Estados solamente deberían imponer multas dentro de unos límites razonables y prestando la debida atención a las circunstancias específicas del caso. No obstante, los observadores que representaban al sector no apoyaron las enmiendas dado que en su opinión se introducía así en el Convenio la posibilidad de una sanción.

Supresión de la Norma 2.6.3 y de las Prácticas recomendadas 2.7.1, 3.24, 3.39 y 3.40

3.26 Al examinar la Norma 2.6.3 y las Prácticas recomendadas 2.7.1, 3.24, 3.39 y 3.40, el Comité tomó nota de que la mayoría de las delegaciones había respaldado su supresión. No obstante, observadores antes mencionados estimaron que con la supresión de dicha norma y prácticas recomendadas no se lograba nada nuevo. Además, señalaron que para justificar esas supresiones sólo se habían tenido en cuenta cuestiones relacionadas con la protección y que con esas supresiones, se eliminaría la flexibilidad de la que dispone el sector actualmente, sin que se hayan considerado las repercusiones en el tráfico marítimo internacional.

Proyecto de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación

3.27 Tras examinar las cuestiones anteriormente mencionadas el Comité tomó nota del proyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación, que figura en el anexo [I], con el fin de aprobarlo en su 34º periodo de sesiones y posteriormente adoptarlo en el FAL 35 y pidió a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales que presentasen propuestas sobre las enmiendas con objeto de facilitar su aprobación en el FAL 34.

Otras cuestiones

3.28 El Comité tomó nota de que las actuales Diferencias notificadas a la OMI sobre las prácticas recomendadas que figuran en el apéndice 7* del Convenio, constituyen un conjunto de prácticas recomendadas aprobadas y no aprobadas. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del capítulo VIII del Convenio, sólo se exige a los Gobiernos Contratantes que informen al Secretario General de la implantación de las prácticas recomendadas. El Comité acordó remitir esta cuestión a su 34º periodo de sesiones en la que actualizará el apéndice 7* del Convenio.

3.29 Asimismo, el Comité tomó nota de que se había sacado poco provecho de las respuestas al cuestionario (FAL.3/Circ.184), dado que sólo habían respondido 20 Estados e invitó a los Gobiernos Miembros a respondieran al cuestionario anteriormente mencionado lo antes posible.

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un Manual explicativo del Convenio de Facilitación

3.30 El Comité, tomando nota de la labor finalizada en este periodo de sesiones acordó constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, bajo la coordinación de los Países Bajos**, para que continúe su labor en el lapso interperiodos, con el siguiente mandato:

- .1 continuar elaborando el Manual explicativo del Convenio de Facilitación, teniendo en cuenta que dicho Manual deberá:

* Convenio de Facilitación, enmendado (incluidas las enmiendas de 2005).

** **Coordinador:** Sr. Ed Broekema
Policy Adviser
Customs & Consumer Taxes Directorate
P.O. Box 20201
La Haya
2500 EE
Países Bajos
Teléfono: + 31 70 342 8129
Facsímil: + 31 70 342 7938
Correo electrónico: e.broekema@minfin.nl

- .1 fomentar y mejorar la implantación del Convenio de Facilitación;
 - .2 incluir explicaciones de las normas y las prácticas recomendadas del Convenio de Facilitación, con objeto de posibilitar su implantación, prestando asesoramiento técnico y haciendo hincapié en las mejores prácticas;
 - .3 contribuir a un mejor entendimiento de los principios subyacentes del Convenio de Facilitación y promover su implantación;
 - .4 ayudar a los Gobiernos Contratantes en la elaboración de su legislación nacional y otros instrumentos reglamentarios; y
 - .5 tener carácter voluntario para los Gobiernos Contratantes y no implicar obligaciones jurídicas;
- .2 al elaborar el Manual, tener en cuenta las disposiciones pertinentes del anexo 9 referentes a facilitación, del Convenio sobre aviación civil internacional (Chicago, 1944), el Convenio revisado de Kioto sobre los procedimientos aduaneros y otras Recomendaciones pertinentes de la Comisión Económica para Europa (CEPE); y
 - .3 presentar un informe al FAL 34.

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

4.1 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había adoptado la resolución FAL.8(32) sobre la adopción de enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado y que, de conformidad con el artículo VII(2)b) de dicho Convenio, las enmiendas entrarían en vigor el 1 de noviembre de 2006, a menos que antes del 1 de agosto de 2006 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hubieran notificado por escrito al Secretario General que no las aceptaban.

4.2 El Comité tomó nota de que en el actual periodo de sesiones no está previsto adoptar ninguna enmienda al Convenio de Facilitación y acordó que, en el futuro, bajo este punto del orden del día solamente examinaría las enmiendas al Convenio cuya adopción estuviera prevista.

4.3 El Comité le pidió a la Secretaría que elaborase un texto refundido del Convenio de Facilitación y de su Anexo, incluyendo las enmiendas de 2005, para facilitar su consulta durante el FAL 34, y la Secretaría le informó de su intención de incluir dicho texto en el sitio en la red de la OMI, después del 1 de agosto de 2006.

5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

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

5.1 El Comité tomó nota de que, si bien no se había presentado a examen ningún documento específico con respecto a este punto del orden del día, había otros aspectos estrechamente relacionados con él que se examinarían bajo dicho punto.

Posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo

5.2 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los medios electrónicos para el despacho de buques, coordinado por los Estados Unidos, con el siguiente mandato:

- .1 reflejar, según proceda, las enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación adoptadas en el FAL 32 (FAL 32/22, anexo 1), en el proyecto de compendio de la OMI sobre facilitación, revisado, que deberá elaborarse;
- .2 extraer elementos de los datos que figuran en los impresos de facilitación 1 a 7 y elaborar una hoja matriz basada en la Norma 7372 de la ISO (Directorio de elementos de datos comerciales de las Naciones Unidas, conocido como UNTDED), a fin de evitar la duplicación de datos para poner en práctica el concepto de ventanilla única;
- .3 elaborar nuevas directrices sobre la implantación de los mensajes para todos los impresos de facilitación o recomendar la adopción de las existentes (MIG);
- .4 elaborar mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección, basados en el contenido de la circular MSC/Circ.1130, a fin de incluirlos en el compendio de la OMI sobre facilitación; y
- .5 examinar y ultimar el proyecto de compendio revisado de la OMI sobre facilitación para someterlo a la aprobación del Comité en su 33º periodo de sesiones y presentarlo a la OMA, CEFACT-ONU (TBG) y otros organismos, a fin de que formulen observaciones al respecto.

5.3 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 33/5 y FAL 33/5/Add.1), el Comité tomó nota, en especial, de que dicho Grupo no había abordado la parte del mandato relativa a "elaborar mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección, basados en el contenido de la circular MSC/Circ.1130, a fin de incluirlos en el compendio de la OMI sobre facilitación".

5.4 Tomando nota de que el texto de la sección G del anexo del documento FAL 33/5 relativo al impreso FAL 7 (manifiesto de mercancías peligrosas), podría, a la luz de las enmiendas al Código IMDG, mejorarse y dado que el Presidente del MSC había dado su visto bueno a que se remitiera la cuestión directamente al Subcomité DSC, el Comité decidió remitir el proyecto de compendio de la OMI sobre facilitación al DSC 11 para que formule las observaciones oportunas sobre cuestiones pertenecientes a su ámbito de competencia.

5.5 Tras un examen preliminar de dicho informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité lo remitió al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques, a fin de que lo estudiara detenidamente.

Asistencia a los países con respecto a la aceptación e implantación de medios electrónicos para el despacho de buques.

5.6 El Comité examinó el documento presentado por:

- .1 Chile (FAL 33/5/1), en el que, subrayando que el constante desarrollo de la tecnología de la información y de las comunicaciones en la última década ha incidido fuertemente en el avance de la actividad marítima a nivel mundial, forzando al sector público y privado a compartir información para agilizar las actividades relacionadas con el tráfico marítimo y con la protección marítima y portuaria, proponía que los Estados Miembros fomentaran el intercambio electrónico de datos bilateral entre las respectivas administraciones marítimas y que se hiciera uso del intercambio electrónico de datos (IED) para mejorar el desempeño de las responsabilidades de los Estados y Gobiernos por lo que respecta a la protección marítima, la salvaguarda de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente y la facilitación del tráfico marítimo. Asimismo Chile afirmaba que tiene la intención de establecer acuerdos de entendimiento bilaterales que formalicen procedimientos y contenidos con el fin de asegurar el flujo continuo y eficaz de información para beneficio de todas las partes, y que entiende que la integración de datos a través del concepto de ventanilla única permite a los usuarios marítimos y a las autoridades públicas contar con un producto útil para la toma de decisiones, tanto en áreas propias de cada administración como en cuanto a las tareas de facilitación del tráfico marítimo. Chile ofreció apoyo a los Estados Miembros interesados por lo que respecta a seguir un procedimiento normalizado en la fase inicial de implantación; y
- .2 la República Islámica del Irán (FAL 33/5/3), informó al Comité de que, a fin de crear un modelo para implantar el sistema de "ventanilla única" había preparado un sistema mediante el que se obtienen los máximos beneficios, con medios e infraestructuras mínimas, en las relaciones comerciales y gubernamentales, en particular en los servicios portuarios. El programa consta de un mecanismo integrado para la recolección y distribución de los datos que permite a los buques y a otros usuarios presentar datos normalizados una sola vez, y el sistema procesa y distribuye los datos a las agencias que tengan interés en la transacción. Para utilizar dicho programa es necesario instalar un *software* y un sitio en la red que sirve de ventanilla única, lo que hace posible que los buques puedan intercambiar datos con el puerto, a través de dicho sitio, disminuyendo así el número de gestiones ante las autoridades portuarias. La República Islámica del Irán manifestó su voluntad de colaborar a través de la OMI o directamente con otros Estados Miembros que deseen implantar un sistema similar,

y después de agradecer a las delegaciones de Chile y de la República Islámica del Irán la información presentada, invitó a los Estados Miembros que quisieran beneficiarse de estos programas y avances, según el caso, a ponerse en contacto directamente con las administraciones pertinentes de Chile y de la República Islámica del Irán.

5.7 El Comité pidió a los Estados Miembros y a las organizaciones que lo mantuviesen informado de novedades similares de modo que pueda mejorar la colaboración en este aspecto tan importante.

Elaboración de mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección

5.8 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones, basándose en la recomendación del Grupo de trabajo sobre el intercambio electrónico de datos había pedido a la Secretaría que invitara a CEFAC/ONU a asignar códigos para el certificado internacional de protección del buque y para el certificado internacional de protección del buque provisional, a fin de incluirlos en la lista de códigos de las Naciones Unidas.

5.9 En este contexto, el Comité tomó nota de que la Secretaría le presentaría un informe sobre el particular en su 34º periodo de sesiones.

Aplicación del concepto de ventanilla única

Simposio de la CEPE/ONU sobre las normas relativas a la ventanilla única y su interoperabilidad

5.10 Se informó al Comité (FAL 33/5/4) de que el simposio de la CEPE/ONU sobre las normas relativas a la ventanilla única y su interoperabilidad (Ginebra, 3 a 5 de mayo de 2006), organizado por CEPFACT-ONU, ofreció a los operadores de la ventanilla única y a otras partes interesadas la oportunidad de examinar las normas internacionales, fundamentales para la eficacia del intercambio de información y la interoperabilidad entre las distintas instalaciones de ventanilla única. Además, el simposio trabajó en la elaboración de un plan de acción concreto para seguir desarrollando y ampliando dichas normas.

5.11 El Comité tomó nota de que el simposio, entre otras cosas, subrayó tres elementos fundamentales del enfoque de la Comisión para respaldar las iniciativas de facilitación del comercio a nivel nacional e internacional:

- .1 involucrar a todas las partes interesadas en el proceso de establecimiento de normas;
- .2 basarse en la labor ya realizada; y
- .3 garantizar la continuidad de las deliberaciones y el seguimiento.

5.12 El Comité tomó nota de la información facilitada y opinó que la OMI debería seguir colaborando con la OMA, el CEFAC-ONU y otras organizaciones internacionales en el fomento y la creación de capacidad en cuanto al uso, la implantación y la adaptación al destinatario de estos modelos de datos.

Modelo de colaboración ebXML de ventanilla única para el transporte marítimo

5.13 El Comité recordó que el FAL 32 había señalado que si bien la ventanilla única constituye un instrumento conveniente para la facilitación en la interfaz buque-puerto, sería necesario estudiar más a fondo la cuestión para garantizar que la información relacionada con la protección no caiga en manos de quien no debe, que podría desarrollarse un sistema que utilice técnicas de

programación existentes mediante las que la información introducida en él sólo sea accesible al personal autorizado, y que el CEFACT-ONU está elaborando normas sobre el lenguaje XML.

5.14 Asimismo se recordó que, a este respecto, el FAL 32 había invitado a la República de Corea a ampliar la información presentada en el documento FAL 32/5/3, sobre el sistema basado en el lenguaje XML en el actual periodo de sesiones del Comité.

5.15 El Comité examinó la propuesta de la República de Corea (FAL 33/5/2 y Corr.1) con la correspondiente presentación a cargo de su delegación en la que se proponía un modelo de colaboración ebXML sobre un sistema de ventanilla única basado en el XML para simplificar las formalidades relativas al despacho a fin de normalizar y utilizar de forma más eficaz la información actual por medios electrónicos sobre llegadas y salidas.

5.16 El Comité tomó nota de que el sistema propuesto por la República de Corea (FAL 33/5/2), incluía el concepto de ventanilla única, que amplía el sistema de información portuaria, restringido en la actualidad a las fronteras nacionales, a un ámbito mundial y que además, la implantación de esa propuesta se traduciría en un sistema mundial de despacho de llegadas y salidas en la logística internacional, que incorporaría el transporte por mar, aire, carretera y ferrocarril.

5.17 Tras tomar nota de la información facilitada, el Comité invitó a los Estados Miembros y organizaciones a considerar los beneficios del Modelo de colaboración ebXML y pidió a la República de Corea que lo mantuviera informado de las novedades pertinentes y el avance que se logre a este respecto.

Constitución de un Grupo de trabajo

5.18 A continuación de los debates anteriormente reseñados, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques, bajo la presidencia del Sr. K. Itoh (Japón) y le pidió que, teniendo en cuenta las decisiones y observaciones pertinentes formuladas en el Pleno, tuviese a bien:

- .1 revisar el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15) basándose en las últimas enmiendas adoptadas por el Comité, incluida la matriz de elementos de los datos que figuran en los impresos de facilitación 1 a 7, a fin de que los apruebe el Comité y posteriormente se presenten a la OMA/CEFACT-ONU (TBG) y otras organizaciones para que formulen observaciones al respecto;
- .2 elaborar nuevas directrices sobre la implantación de los mensajes para el intercambio electrónico de información (MIG) acerca de todos los impresos de facilitación de la OMI, o recomendar la adopción de las existentes basadas en la última versión del Directorio de Normas CEFACT-ONU, en la norma ISO 7372/2005 (UNTDED) y en el Modelo de datos aduaneros de la OMA (versión 2);
- .3 elaborar un mensaje electrónico uniforme para notificar con antelación la llegada del buque a puerto, teniendo en cuenta el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, el Código PBIP y la circular MSC/Circ.1130;

- .4 garantizar el intercambio de información a fin de mantenerlo al corriente de las novedades pertinentes relacionadas con el comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo y en tal capacidad; servir de punto de convergencia virtual para alcanzar el objetivo de que la totalidad de los buques y su carga se despachen por medios electrónicos;
- .5 elaborar el sistema de ventanilla única para el intercambio y la gestión de información, a fin de garantizar que la protección y la fiabilidad se preserven mediante el establecimiento de procedimientos y procesos de confidencialidad;
- .6 examinar, teniendo presente el "Marco de normas para facilitar y hacer más seguro el comercio mundial"^{*}, su objetivo principal de facilitar y hacer más seguro el transporte marítimo y otros sistemas de transporte, así como la cadena logística;
- .7 examinar la utilización del Modelo de datos aduaneros de la OMA y el concepto de ventanilla única, en colaboración con las Administraciones nacionales competentes, como principal conducto de información, en vista de los importantes cambios que se prevén en materia de creación de capacidad, merced a la implantación mundial del Marco adoptado (incluidas las actividades relacionadas con la mejora de los sistemas automatizados de datos);
- .8 presentar propuestas sobre el cambio de los procedimientos propuestos como resultado del intercambio electrónico de información, mediante un estecho seguimiento de cualquier acontecimiento de interés que se produzca en el Comité Técnico 8 de la ISO y fomentar el intercambio de información entre otras organizaciones (CEFACT-ONU, OMA, ISO, etc.) y la OMI con respecto a la información electrónica y los buques.
- .9 fomentar la colaboración con otros órganos de normalización, tales como el CEFACT/ONU (en particular, con el Grupo de trabajo sobre transporte (TBG3), el Grupo de trabajo sobre aduanas (TBG4) y el Grupo de trabajo sobre procedimientos de comercio internacional (TBG15)) y los Comités técnicos N° 154 y 104 de la ISO. Asimismo debería pedirse a los representantes del sector del transporte marítimo tales como PROTECT e International Transport Implementation Guidelines Group (ITIGG) que contribuyan a la labor para garantizar una comprensión y una utilización comunes de las directrices;
- .10 determinar, en función de las solicitudes de asistencia técnica para la introducción del comercio electrónico que presenten los diferentes países, medios para ampliar el uso del comercio electrónico en los mismos;
- .11 a reserva de que el Comité apruebe el Compendio de la OMI sobre facilitación, una vez finalizado, remitirlo a la OMA, CEFACT-ONU (TBG) y a otras

* El "Marco de normas para facilitar y hacer más seguro el comercio mundial" de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) constituye la orientación mundial preeminente, elaborada en colaboración con 166 miembros de la OMA y el sector empresarial mundial para facilitar y hacer más seguros la cadena logística mundial y todos los modos de transporte. Un resumen del documento Marco (al que se hace referencia en el documento FAL32/INF.7) fue adoptado en junio de 2005 en las sesiones del Consejo de Política de la OMA, en las cuales, antes de concluir, un número importante de miembros expresaron su intención de aplicar las normas contenidas en el mismo.

organizaciones para que formulen observaciones al respecto, a salvedad de las observaciones formuladas por el DSC 11 sobre cuestiones de su incumbencia;

- .12 elaborar el proyecto de mandato del Grupo de trabajo por correspondencia para que se examine en el Pleno; y
- .13 presentar la parte 1 del informe, al Comité, el jueves, 6 de julio de 2006; proseguir la labor hasta el viernes, 7 de julio de 2006 y presentar la parte 2 del informe al FAL 34.

Informe del Grupo de trabajo

5.19 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 33/WP.5) el Comité lo aprobó en términos generales y adoptó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

Transmisión de información relacionada con la protección

5.20 En lo que respecta a la transmisión de información relacionada con la protección, el Comité comparó el mensaje relativo a la notificación de transporte para aduana (CUSREP) con el mensaje sobre gestión del atraque (BERMAN), y tomando nota de que al comparar las opciones mencionadas, se reveló que las secciones de la primera opción contenían demasiados segmentos de texto libre (FXT) que no se prestan a la utilización de datos electrónicos, encargó al Grupo de trabajo por correspondencia que presentara la Solicitud de mantenimiento de datos (DMR) a las autoridades pertinentes (por ejemplo, CEFAC-ONU, OMA, PROTECT), para mayor información y que informase al respecto al FAL 34.

Revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15)

5.21 En lo que se refiere a la revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15), el Comité adoptó las siguientes medidas:

- .1 acordó insertar, en todos los impresos FAL, el punto "Referencia del viaje" y decidió examinar esta enmienda en el FAL 34 con vistas a incorporarla en el Convenio;
- .2 tomó nota de la opinión del Grupo de que se sustituyera "Lugar de almacenamiento" (bloque 8) por "Ubicación a bordo", en el impreso FAL 3 y de situar este bloque en el correspondiente a "uso oficial" (bloque 11); así como de que se utilice el mensaje PAXLIST en el cuadro matriz sobre el inventario de la declaración de provisiones en vez de utilizar el INVRPT actual, de modo que dicho cuadro matriz concuerde con las modificaciones recientes que el Grupo de trabajo sobre aspectos técnicos de la OMA está considerando;
- .3 acordó incluir una separación entre los bloques 4 y 5, en el impreso FAL 4;
- .4 acordó volver a numerar los bloques del impreso FAL 5, para que su configuración sea más fácil de usar, de modo que el bloque 7 pase a ser el 6 y el 8 pase a ser el 7, mientras que el bloque 6 pasará a ser el 11; y

- .5 acordó volver a numerar los elementos de los datos del impreso FAL 7 a fin de armonizarlos con los de otros impresos FAL.

Novedades en la OMA

5.22 Basándose en la información facilitada por el observador de la OMA, el Comité señaló que en la reunión del equipo del proyecto sobre el modelo de datos de la OMA (DMPT), cuya celebración está prevista para el 9 de octubre de 2006, se examinarán las siguientes cuestiones relacionadas con el IED de la OMI:

- .1 las disposiciones de la circular MSC/Circ.1130 a recomendación del Grupo de trabajo de la OMI sobre IED y un análisis de las mismas a fin de determinar la viabilidad de la utilización del CUSREP para transmitir información relacionada con la protección;
- .2 la propuesta del Grupo de trabajo de la OMI sobre IED de utilizar el mensaje PAXLST para notificar la declaración de provisiones del buque (Impreso FAL 3) en el segmento GID del PAXLST;
- .3 la propuesta del Grupo de trabajo de la OMI sobre IED de incorporar la Declaración de efectos de la tripulación (Impreso FAL 4) en el PAXLST; y
- .4 el manifiesto de mercancías peligrosas (Impreso FAL 7) con vistas a la posible incorporación de sus requisitos en el CUSCAR.

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

5.23 El Comité acordó constituir un Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques, bajo la coordinación de los Estados Unidos*, con el siguiente mandato:

- .1 ultimar la revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL 33/5) basándose en las últimas enmiendas adoptadas en el FAL 32;
- .2 elaborar una lista de revisiones recomendadas con respecto al Compendio de facilitación de la OMI basándose en las observaciones formuladas por el Grupo de trabajo sobre el IED en el FAL 33;
- .3 reflejar, según proceda, las enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación en el proyecto de Compendio de la OMI sobre facilitación que deberá elaborarse;
- .4 coordinar las tareas de revisión del Compendio con la labor del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la elaboración de un manual explicativo del Convenio;

* Sr. William L. Nolle
International Trade Manager
U. S. Customs and Border Protection,
U. S. Department of Homeland Security
Correo electrónico: William.nolle@dhs.gov.

- .5 proseguir la elaboración de nuevas directrices sobre la implantación de los mensajes para todos los impresos de facilitación o recomendar la adopción de las existentes (MIG);
- .6 presentar una solicitud de mantenimiento de datos (DMR) a las autoridades pertinentes e informar de los resultados al Comité;
- .7 proseguir la elaboración de mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección, basados en el contenido de la circular MSC/Circ.1130, a fin de incluirlos en el Compendio de la OMI sobre facilitación; y
- .8 examinar y ultimar el proyecto de Compendio de la OMI sobre facilitación revisado para someterlo a la aprobación del FAL 34 y presentarlo a la OMA, a CEFAT-ONU (TBG) y a otros organismos a fin de que formulen observaciones al respecto.

6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

Generalidades

6.1 El Comité recordó que el FAL 31, tras revisar las Directrices sobre la organización y método de trabajo del Comité de Facilitación, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su aplicación y con vistas a mejorarlas para facilitar su uso y racionalizar la labor del Comité, aprobó las Directrices revisadas que figuran en la circular FAL.3/Circ.186.

Enmiendas a las Directrices del Comité

6.2 El Comité tomó nota (documento FAL 33/6) de que, en el contexto de la resolución A.971(24), "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007" se había pedido a los comités que, entre otras cosas:

- .1 al examinar propuestas para incluir nuevos puntos en el programa de trabajo, se cercioren de que las cuestiones que vayan a tratarse pertenezcan al ámbito del Plan estratégico (4º párrafo dispositivo de la resolución); y
- .2 examinen las Directrices sobre organización y método de trabajo, a fin de prescribir que, en las ponencias que contengan propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo, se indique la relación que guardan dichos puntos con el ámbito del Plan estratégico (5º párrafo dispositivo de la resolución),

6.3 Tras examinar las recomendaciones pertinentes formuladas por la Secretaría (FAL 33/WP.8), el Comité aprobó las siguientes enmiendas a las Directrices del Comité:

- .1 sustitúyase el texto actual del párrafo 2.6.2 de las Directrices por el texto siguiente:

"¿se considera que la cuestión tratada en la propuesta pertenece al ámbito de los objetivos de la OMI y del Plan estratégico de la Organización?"; y

.2 añádanse los siguientes nuevos apartados a continuación de los apartados 2.1 y 2.2 del párrafo 2.16 de las Directrices:

".2.1-1 ¿cómo se relaciona el punto propuesto con el ámbito del Plan estratégico de la Organización y cómo se inserta dentro del Plan de alto nivel?

".2.2-1 ¿se ha asignado suficiente tiempo en futuros periodos de sesiones para examinar las medidas de alto nivel y las prioridades conexas a fin de asegurarse de que describen de manera precisa y breve las actividades planeadas?"

6.4 Tras tomar nota de los resultados del MSC 81 (FAL 33/2/1, párrafos 29 a 33) con respecto al comienzo de la labor de los grupos de trabajo los lunes por la mañana, el método de trabajo de dichos grupos con uno o varios subgrupos, el plazo de presentación de documentos que contengan propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo y las enmiendas a las directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC, y haciendo suyas las decisiones pertinentes del MSC 81, el Comité pidió a la Secretaría que elaborase un proyecto de enmiendas a las Directrices del Comité de Facilitación, que tuviera en cuenta las enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC para que se examine en el FAL 34.

Plazo de presentación de documentos que contengan propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo

6.5 En lo que respecta a la decisión de reducir el plazo de presentación de documentos que contengan propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo de 20 a 13 semanas, el Comité acordó aplicar el nuevo plazo a partir del FAL 34.

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

Información estadística

7.1 El Comité recordó que desde el MSC 77, los informes regulares, mensuales y trimestrales, sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques se habían distribuido dentro de la serie MSC.4/Circ., y el informe anual correspondiente al año civil 2005 se había distribuido con la signatura MSC.4/Circ.81.

7.2 Asimismo, el Comité recordó que, a partir de junio de 2001 y de conformidad con la instrucción impartida por el MSC 74, en las circulares MSC en las que se notifican los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques se establece una diferencia (en anexos separados) entre los actos de piratería y los robos a mano armada "realmente" perpetrados y los "intentos".

7.3 Al examinar el documento FAL 33/2/1, párrafos 14 a 17 (Secretaría), el Comité tomó nota de que en 2005 el número de actos de piratería y robos a mano armada cometidos contra buques y notificados a la Organización, bien realmente perpetrados, bien meros intentos, fue de 266, lo que supone 64 casos menos o una disminución del 19% con respecto a 2004. El número total de sucesos de piratería y de robos a mano armada perpetrados contra los buques, así como de intentos, notificados entre 1984 y finales de mayo de 2005 asciende a 4 109.

7.4 El Comité señaló que si bien este descenso anual del 19% de casos notificados de piratería y robos a mano armada y el hecho de que el número de ataques hubiese descendido por tercer año consecutivo era alentador, pero que la indicación en el informe anual de un aumento del grado de violencia de los ataques y de la frecuencia de secuestros y rescates constituía un dato preocupante. La frecuencia de tales actos seguía siendo motivo de gran preocupación y, por lo tanto, como se había subrayado en periodos de sesiones anteriores del Comité, aún quedaba mucho por hacer para reducir esta amenaza.

7.5 El Comité observó asimismo que, basándose en los informes recibidos, las zonas más afectadas en 2005 (es decir, cinco o más sucesos notificados) eran el Lejano Oriente, en particular, el mar de la China meridional y el estrecho de Malaca, África occidental, Sudamérica y el Caribe, el océano Índico y África oriental y que se había facilitado información estadística pormenorizada al respecto en el documento MSC 81/19. El Comité tomó nota de que la mayor parte de los ataques y de los intentos de ataque en todo el mundo se habían producido en aguas territoriales con los buques fondeados o atracados.

7.6 El Comité tomó nota con preocupación de que, en muchos de los incidentes comunicados, constaba que grupos de cinco a 10 personas armadas con navajas o pistolas habían atacado violentamente a la tripulación. También se tomó nota de que en 2005, 152 tripulantes habían resultado heridos o habían sido atacados. Unos 652 tripulantes habían sido capturados como rehenes o secuestrados y aún se desconocía el paradero de 11 de ellos, además se informaba de que se habían secuestrado 16 buques y aún se desconocía el paradero de un remolque y una gabarra.

7.7 El Comité observó que, si bien después de los atentados del 11 de septiembre de 2001 se había hecho especial hincapié en el incremento de la protección marítima, la piratería y los robos a mano armada contra los buques continuaban siendo motivo de preocupación para el sector naviero. No obstante, la implantación en julio de 2004, del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP parecía haber tenido un efecto positivo en la reducción de sucesos de piratería y robos a mano armada, especialmente en zonas portuarias. Aunque era difícil cuantificar los efectos de la aplicación de la regla XI-1/7 del Convenio SOLAS (amenazas a los buques), el número de casos de robos e intentos de robo a mano armada presuntamente perpetrados contra buques situados en zonas portuarias se había reducido de 232 en 2003 a 173 en 2004 (una disminución del 25%), y a 135 en 2005 (una reducción adicional del 22%). A pesar de esta mejora, los Gobiernos Contratantes deberían ser conscientes de que todo caso de robo a mano armada que tuviera lugar en sus zonas portuarias suscitaría una preocupación grave en cuanto al cumplimiento del régimen de protección marítima en los puertos e instalaciones portuarias del país en cuestión. Una vez más, el Comité instó a todos los Gobiernos y al sector a intensificar y coordinar sus esfuerzos para erradicar estos actos delictivos.

7.8 Tomando nota de que, a pesar de las numerosas peticiones formuladas en anteriores periodos de sesiones del Comité, en mayo de 2006 la Secretaría había recibido muy pocos informes de los Gobiernos Miembros sobre las medidas adoptadas con respecto a los incidentes que, según sus notificaciones se habían producido en sus aguas territoriales, el Comité observó que era necesario que todos los Estados facilitasen urgentemente a la Organización la información solicitada. El Comité convino en que solamente contando con dicha información la Organización podría evaluar si se estaban adoptando las medidas apropiadas, o si sería necesario hacer algo más al respecto.

Iniciativas para luchar contra la piratería y los robos a mano armada en el mar - Somalia

7.9 Al examinar el documento FAL 33/7/1 (Secretaría), el Comité tomó nota de las medidas adoptadas por la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones acerca de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a las costas de Somalia y, en particular, de la adopción de la resolución A.979(24), sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia.

7.10 En dicha resolución, la Asamblea condenó y deploró todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y pidió a todas las partes que puedan prestar asistencia que adopten medidas, de conformidad con las disposiciones del derecho internacional, a fin de lograr que dichos actos e intentos de ataque contra los buques cesen de inmediato y se abandonen todos los planes para cometerlos, y que todo buque secuestrado sea liberado de manera inmediata e incondicional y no se cause daño a la gente de mar que preste servicios en él.

7.11 Se señaló que la resolución A.979(24) se había examinado en la 5387ª sesión del Consejo de seguridad, celebrada el 15 de marzo de 2006, en relación con su examen del punto titulado "la situación en Somalia", y que el 15 de marzo de 2006 se había efectuado una declaración presidencial sobre la situación en dicho país (documento de las Naciones Unidas S/PRST/2006/11), referente a la piratería y los robos a mano armada, que figura en el párrafo 7 del documento FAL 33/7/1.

7.12 El Comité tomó nota de que de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.979(24), la Secretaría tenía previsto organizar, durante el año en curso, un seminario y un cursillo sobre protección costera en África oriental, destinado a los Estados de la región. También se invitaría a otros Estados interesados a que asistieran en calidad de observadores, así como a organizaciones de las Naciones Unidas y organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

Migración ilegal

7.13 El Comité tomó nota de que, desde el FAL 32, basándose en la información remitida por los Gobiernos Miembros, la Secretaría había distribuido informes sobre el tráfico o transporte de emigrantes ilegales por mar, reunidos y difundidos por la Secretaría, con frecuencia bienal, mediante la serie de circulares MSC.3/Circ. (MSC.3/Circulares 9, 10 y 10/Add.1) que abarcan el periodo comprendido entre el 31 de julio de 2005 y el 28 de marzo de 2006.

7.14 El Comité señaló que las estadísticas sobre emigrantes ilegales correspondientes a 2005, indicaban que se habían notificado a la Organización 247 incidentes relacionados con 17 513 emigrantes procedentes de 45 países. 9 071 migrantes eran de Oriente Medio, 6 125 de países africanos, 492 de Asia, 86 de Europa y 1 749 de procedencia desconocida. Al evaluar las estadísticas se señaló que el número de Estados notificantes era bajo y que de los 166 Estados Miembros, sólo dos, Grecia e Italia, habían facilitado información a la Secretaría en 2005.

7.15 El Comité señaló también que desde enero de 2006, la Secretaría había recibido 112 informes, relacionados con 12 468 emigrantes, presentados por Ecuador, Italia y Turquía, que abarcaban el periodo comprendido entre 2000 y 2006.

7.16 El Comité manifestó su agradecimiento a los Gobiernos Miembros que habían presentado informes e instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que, de

conformidad con la circular MSC/Circ.896/Rev.1, informasen con prontitud de todas las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de emigrantes ilegales por mar.

7.17 El Comité señaló que el MSC 81 se había mostrado de acuerdo en que dicha información también podría utilizarse como instrumento para evaluar la eficacia de las medidas de control, el acceso y otras medidas específicas para incrementar la protección marítima en los puertos o instalaciones portuarias.

Prevención y represión del tráfico ilícito de drogas

7.18 El Comité recordó que en las resoluciones 1373 (2001) y 1456 (2003) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, entre otras cosas, se tomaba nota con preocupación de la estrecha conexión que existe entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero y el tráfico ilícito de armas, y se ponía de relieve la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas a nivel nacional, subregional, regional e internacional, para reforzar la respuesta internacional a estas graves amenazas para la protección internacional.

7.19 El Comité recordó que el FAL 32 había examinado las propuestas de Colombia (FAL 32/9/1) sobre la modificación de la resolución A.872(20), básicamente para adaptarla al Convenio de Facilitación, 1965, enmendado, y al Código PBIP, y su actualización, teniendo en cuenta que en el transcurso de los 10 últimos años han aparecido nuevas modalidades de ocultamiento de drogas a bordo de los buques dedicados al transporte marítimo internacional.

7.20 El Comité tomó nota asimismo de que, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, la Asamblea, teniendo en cuenta la labor previa del Comité, había aprobado la resolución A.985(24)/Rev.1 "Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas o sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional" (resolución A.872(20)) y recordó que, en el contexto de dicha resolución, la Asamblea había pedido al Comité que tuviera a bien:

- .1 trabajar sin demora con el Comité de Seguridad Marítima en la revisión de las Directrices;
- .2 adoptar junto con el Comité de Seguridad Marítima las enmiendas necesarias a las Directrices y divulgarlas a través de los medios apropiados;
- .3 tomar nota de que, a partir de la fecha en que el Comité de facilitación y el Comité de Seguridad Marítima adopten conjuntamente las enmiendas a las Directrices, la resolución A.872(20) deberá considerarse revocada; y
- .4 en colaboración con el Comité de Seguridad Marítima informar al quinto periodo de sesiones de la Asamblea de las medidas adoptadas con arreglo a dicha resolución.

A este respecto, el Comité tomó nota de que el MSC 81 había pedido a la Secretaría (FAL 33/2/1) que informara, oportunamente, de las novedades relacionadas con este asunto que tuvieran lugar en el seno del Comité de facilitación, a fin de que el Comité de Seguridad Marítima pudiera contribuir como fuera conveniente.

7.21 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 33/7, presentado por Colombia), constituido en el FAL 32 con el mandato de revisar la resolución A.872(20) sobre las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, el Comité felicitó al Grupo de trabajo por correspondencia y en particular, a la delegación de Colombia por la valiosa labor realizada para ayudar al personal de a bordo a luchar contra la lacra del contrabando de drogas.

7.22 Después de tomar nota de las propuestas concretas con respecto a la necesidad de cooperación entre las autoridades públicas, la necesidad de mantener las referencias a "productos químicos esenciales y precursores" y a "buques dedicados al transporte marítimo internacional", y de redactar la resolución pertinente, el Comité remitió el proyecto de directrices al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, y le encargó que tuviera en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno, al ultimar el examen de las Directrices.

Informe del Grupo de trabajo

7.23 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (FAL 33/WP.4) relacionada con este punto, el Comité adoptó las siguientes decisiones.

7.24 Al revisar las directrices recogidas en el anexo del documento FAL 33/7, el Comité dio su visto bueno a las enmiendas de fondo y de forma introducidas por el Grupo. Los principales cambios son:

- .1 aclaración de algunos párrafos del preámbulo en cuanto a la relación existente entre terrorismo y narcotráfico;
- .2 mantenimiento del título original a fin de reflejar la decisión del Pleno de que se conserven las referencias a "productos químicos precursores" y "dedicados al transporte marítimo internacional";
- .3 utilización del término "autoridades competentes" en vez de "aduanas" o "autoridades públicas", en todo el texto;
- .4 enmiendas para aclarar las diferencias entre los niveles de protección establecidos por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las Administraciones en virtud del capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP y las medidas tomadas frente a la amenaza que suponen las drogas en cualquier instalación portuaria;
- .5 enmiendas para aclarar las diferencias existentes entre los procedimientos implantados a bordo de los buques en virtud del capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP, como se estipula en el plan de protección del buque, y las medidas tomadas a bordo del buque para evitar el embarque de drogas;
- .6 inclusión de una declaración sobre la necesidad de cooperación, comunicación y coordinación entre las distintas autoridades y organismos competentes para impedir y controlar el tráfico ilícito de drogas;
- .7 armonización de los actuales párrafos 1.4, 1.5 y 1.6 y sección 4, sobre protección de las instalaciones portuarias y de los buques, con las disposiciones del Código PBIP;

- .8 sustitución de la lista actual de prescripciones de formación (párrafo 3.1) por referencias a las prescripciones de formación estipuladas en el Código PBIP, el Convenio de Formación de 1978, el Código de Formación y las diversas circulares MSC que tratan de esta cuestión;
- .9 inclusión de referencias a la circular MSC/Circ.1112, "Permiso de tierra y acceso a los buques en virtud del Código PBIP" y a la circular MSC/Circ.1156, "Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en caso de emergencia y los prácticos, a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP" en el párrafo 4.2.3 actual;
- .10 supresión de las referencias a marcas patentadas de equipos de detección;
- .11 supresión de los procedimientos detallados para identificar los productos químicos precursores que figuran en el capítulo 2.2;
- .12 cambio del título del anexo 2 por "Equilibrio entre la protección y la facilitación";
- .13 enmienda de la lista de sitios en la Red pertinentes que figura en el anexo 3;
- .14 supresión del anexo 4 sobre "tendencias mundiales"; y
- .15 traslado del texto sobre drogas de síntesis o de fórmula manipulada del actual anexo 6 al anexo 5 existente y supresión del anexo 6.

7.25 El Comité tomó nota de que, si bien el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia para la revisión de las directrices, constituido en el FAL 32, había presentado al MSC 81 un informe provisional sobre los avances realizados, el MSC aún no había tenido oportunidad de someter a examen el texto de las directrices revisadas desde el punto de vista de las cuestiones que le competen y, en particular, en relación con las cuestiones tratadas en el capítulo XI-2 del SOLAS y en el Código PBIP. El Comité acordó que, dado que en el vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea se había autorizado al Comité y al MSC a adoptar conjuntamente enmiendas a las directrices, éste último debería tener la oportunidad de someter a examen las directrices revisadas y que, en consecuencia, no era conveniente proceder a la adopción de las directrices revisadas desde el punto de vista del Comité durante el actual periodo de sesiones.

7.26 De acuerdo con la práctica reciente de adopción conjunta de las directrices revisadas, el Comité:

- .1 aprobó el proyecto de directrices revisadas incluidas las enmiendas que se indican en el párrafo 7.24 *supra* y el proyecto de resolución FAL conexo que figura en el anexo 2;
- .2 decidió remitir al MSC 82 el proyecto de directrices revisadas y el proyecto de resolución MSC conexas sobre la adopción de dichas directrices que figuran en el anexo 2 del documento FAL 33/WP.4, para que los examine con vistas a su adopción; y

- .3 acordó adoptar el proyecto de directrices revisadas en su 34º periodo de sesiones, a reserva del examen de toda enmienda aprobada por el MSC cuando adopte las directrices revisadas.

7.27 El Comité manifestó unánimemente su gratitud a Colombia y a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia por la labor realizada con respecto a la revisión de las Directrices para la supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.

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

Resultados del MSC 81 sobre otras cuestiones relacionadas con las medidas para incrementar la protección marítima

8.1 El Comité tomó nota de las decisiones del MSC 81 relacionadas con las medidas para incrementar la protección marítima y, en particular, de las diversas circulares y resoluciones del MSC, adoptadas por el MSC 81, en lo referente a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP (anexo 1 del documento FAL 33/8/5 (Secretaría)).

Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC/Circ.675)

8.2 El Comité recordó que el MSC 79 había examinado la labor realizada por el DSC 9 en cuanto a la revisión de las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC/Circ.675) y que había remitido determinados aspectos de las mismas al MEPC, al Subcomité BLG, y al Subcomité STW para que las examinasen. El MSC 79 designó al Subcomité DSC órgano coordinador e invitó al FAL 32 a examinar los aspectos del proyecto de recomendaciones que fueran de su incumbencia.

8.3 Al examinar el documento FAL 33/8 (Secretaría), el Comité tomó nota de que el DSC 10, una vez informado de las decisiones pertinentes adoptadas por el MSC 79, el STW 36, el BLG 9, el MSC 80, el MEPC 53 y el FAL 32, había constituido un grupo de redacción sobre el asunto, que presentó un informe verbal al DSC 10 que, a su vez, autorizó a que la labor del Grupo continuase en el lapso interperiodos con la colaboración de ICHCA International e IAPH, encargadas de revisar la redacción de las recomendaciones. El Comité tomó nota asimismo de que el informe escrito del grupo de redacción y los resultados de la labor realizada entre periodos de sesiones se examinarían en el DSC 11 a fin de que los aprobara el MSC 82.

Incremento de la protección en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA)

8.4 El Comité recordó que la Organización Mundial de Aduanas (OMA) había adoptado el Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global (el Marco normativo de la OMA) y que había pedido a la Secretaría (FAL 32/22, párrafo 10.24) que tuviese a bien:

- .1 poner a su disposición el Marco normativo tan pronto como estuviera disponible en su formato definitivo, de modo que le sea posible examinar las cuestiones pertinentes y avanzar en los aspectos de su ámbito de responsabilidad; y

- .2 mantenerlo informado de cualquier novedad que se produzca en el seno de la OMA con respecto a la protección de la cadena de suministro a fin de permitirle adoptar las medidas necesarias.

8.5 Al examinar el documento FAL 33/8/1 (Secretaría), el Comité tomó nota del texto de la resolución del Consejo de Cooperación Aduanera mediante la cual se adoptó el Marco normativo (anexo 1 del documento FAL 33/8/1) y señaló asimismo que el texto del Marco normativo en sí está disponible en árabe, español, francés, inglés y ruso en el sitio de la OMA en la red (www.wcoomd.org).

8.6 Tras tomar nota de que el documento FAL 33/8/2 (Secretaría) también se había distribuido al MSC 81 con la signatura MSC 81/5/4, el Comité examinó la información de carácter general recogida en el documento FAL 33/8/2 sobre una estrategia para elaborar procedimientos de protección de las cargas marítimas en el contexto del Marco normativo de la OMA, como punto de partida para su examen, en la que se abordan las disposiciones existentes de la OMI sobre protección de la carga que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP; el Convenio SUA; y otros instrumentos obligatorios y directrices de la OMI; así como las disposiciones sobre la protección de la carga elaboradas por otras organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales incluida la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Internacional de Normalización (ISO), la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI); y se resume brevemente la labor de la OMA sobre el Marco normativo.

8.7 La propuesta, según se indica en el documento FAL 33/8/2 señala que en líneas generales, las 17 normas de la OMA podrían dividirse en:

- .1 las que resultan más compatibles con el espíritu del Convenio de Facilitación, 1965, enmendado;
- .2 las que son más aplicables a la parte A del Código PBIP; y
- .3 las que resultan más aplicables a la parte B de dicho Código.

No obstante, también se sugirió que algunas de las normas de la OMA sólo son aplicables a las reglamentaciones de aduanas. En el anexo del documento FAL 33/8/2 figura una lista anotada del Marco normativo de la OMA, en la que se indican las referencias que pueden hacerse a los instrumentos de la OMI.

8.8 En la propuesta se contemplaban opciones para elaborar medidas compatibles con el Marco normativo a efectos de su inclusión en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en las partes A y B del Código PBIP y se formulaban recomendaciones para el Comité sobre todas las disposiciones que deben incluirse en el Convenio FAL.

8.9 Tras señalar que toda enmienda a los convenios SOLAS y FAL y al Código PBIP tardará mucho en entrar en vigor, y dado que los Gobiernos Contratantes necesitan tiempo para introducir la legislación nacional correspondiente, en la propuesta se invitaba al Comité a que considerase la conveniencia de elaborar una circular conjunta FAL/MSC con orientaciones provisionales sobre los procedimientos aplicables a la protección de la cadena de suministro de la carga marítima. El Comité tomó nota asimismo de que se había invitado al MSC 81 a examinar la posibilidad de aceptar que tales procedimientos satisfacen las prescripciones de la regla XI-2/12 del Convenio SOLAS (disposiciones de protección equivalentes).

8.10 Al examinar las decisiones del MSC 81 relacionadas con el incremento de la protección en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (documento FAL 33/8/5 (Secretaría)), el Comité señaló que el grupo de trabajo sobre protección marítima había examinado la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores transportados en buques en el contexto más amplio de la protección de la cadena de suministro y del Marco normativo de la OMA. También señaló que si bien se convino en que era necesario contar con un sistema de protección de la cadena de suministro, algunas delegaciones, que participaban en el Grupo de trabajo sobre protección marítima, habían manifestado que les preocupaba el hecho de que muchos aspectos de dicha cadena quedasen fuera del ámbito de competencia de la Organización. En las deliberaciones posteriores, el Grupo había examinado el párrafo dispositivo 3 de la resolución 9 de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS; las prescripciones actuales de la parte A del Código PBIP sobre las responsabilidades de las instalaciones portuarias con respecto a la expedición de cargas, la necesidad de una interfaz entre el sistema de protección de la cadena de suministro y el plan de protección de la instalación portuaria; la protección actual a nivel nacional y las prácticas relacionadas con la carga prescritas por la OMI con respecto al Código IMDG; el aspecto multimodal de la protección de los contenedores; y la posible función del Convenio SOLAS y el Código PBIP en la protección de la cadena de suministro.

8.11 El Comité señaló que posteriormente, el Grupo había acordado que para proseguir, recomendaría al MSC 81 que constituyera un grupo de trabajo mixto MSC/FAL sobre la protección y la facilitación del transporte de las unidades de transporte cerradas y los contenedores transportados en buques, con el mandato que figura en el anexo 2 del documento FAL 33/8/5. No obstante, el MSC 81 decidió en cambio, invitar al FAL 33 a que examinara la posibilidad de remitir el asunto al Grupo de trabajo SPI con el mandato mencionado debidamente modificado.

8.12 En lo que se refiere a este punto, el Comité tomó nota de la información facilitada por el Japón (FAL 33/8/3) acerca de los resultados de la Conferencia ministerial sobre protección del transporte internacional (la Conferencia ministerial de Tokio), que se celebró en Tokio los días 12 y 13 de enero de 2006 a invitación del Gobierno del Japón. A dicha Conferencia asistieron los ministros responsables de la protección del transporte y funcionarios procedentes de 14 países, a saber, Alemania, Australia, Canadá, China, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Indonesia, Italia, Japón, Malasia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República de Corea, Singapur y de la Unión Europea. Los resultados de la Conferencia relacionados con la labor del Comité se expusieron en la Declaración ministerial sobre protección del sector del transporte marítimo internacional (anexo 2 del documento FAL 33/8/3). La Conferencia invitó a la OMI, entre otras cosas, a examinar, en colaboración con la OMA, la necesidad de elaborar y adoptar medidas adecuadas para incrementar la protección del transporte marítimo de contenedores en la cadena de suministro internacional, salvaguardando la eficiencia y la armonización en el ámbito internacional.

8.13 En un esfuerzo por incrementar la protección marítima, los Estados que participaron en la Conferencia acordaron además poner en práctica otras medidas que también se recogen en la Declaración ministerial sobre protección del sector del transporte marítimo internacional.

8.14 El Comité señaló que el MSC 81 ya se había ocupado de la petición de la Conferencia ministerial de Tokio de que la Organización lleve a cabo un estudio y formule recomendaciones para incrementar la protección de buques distintas de las que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

8.15 Al examinar el documento FAL 33/8/4 (BIMCO e ICS) y tomando nota de que algunos elementos del documento habían quedado obsoletos a consecuencia de acontecimientos recientes en el seno de la OMA, el Comité tomó nota de la recomendación de BIMCO y la ICS de que el Comité debería postergar cualquier decisión sobre posibles enmiendas al Convenio de Facilitación, así como sobre cualquier orientación provisional relacionada con las medidas de protección de la carga hasta que las prescripciones de implantación de la OMA se hayan acordado y se haya ultimado por completo el marco normativo.

8.16 El Comité tomó nota con satisfacción de la ponencia del observador, representante de la OMA, sobre el Marco Normativo SAFE y felicitó a la Organización mencionada por la labor realizada hasta la fecha. Dicho observador señaló que el marco no constituía un convenio, en sí, y que la implantación de sus disposiciones debería ajustarse a la capacidad de sus 136 organizaciones miembros.

8.17 En las deliberaciones subsiguientes acerca del mejor método para avanzar en la implantación del Marco Normativo SAFE, en el contexto de la protección y la facilitación marítima, la mayoría de las delegaciones aceptaron la opinión de que sería prematuro considerar enmiendas al Convenio SOLAS, al Código PBIP y al Convenio de Facilitación en este momento, ahora bien, la mayoría de las delegaciones acordó que procedería elaborar directrices conexas. Tomando nota de la petición del MSC de que el asunto se remitiera al Grupo de trabajo SPI (párrafo 8.11 *supra*), varias delegaciones objetaron que, si bien dicho Grupo tiene capacidad para abordar las cuestiones relacionadas con la facilitación, carece de la competencia necesaria para tratar asuntos referentes a la protección, y que la elaboración de material orientativo apropiado debería ser un esfuerzo conjunto del Comité y del MSC.

8.18 En este contexto, el Presidente del MSC, recordando que en su 81º periodo de sesiones el Grupo de trabajo sobre protección marítima había apoyado esa opinión, invitó a los Miembros del Comité a que se pusieran en contacto con sus respectivos jefes de delegación en el MSC para garantizar la eficacia de dicho esfuerzo conjunto.

8.19 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto que examinara, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes de la Conferencia SOLAS de 2002, el marco normativo de la OMA, los documentos FAL 33/8/2 y FAL 33/8/5 (Secretaría), los aspectos sobresalientes del documento FAL 33/8/3 (Japón) y el documento FAL 33/8/4 (BIMCO e ICS) y recomendará el enfoque que debía adoptar el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL al elaborar medidas mediante las que se reforzaría la protección de las unidades de transporte cerradas y los contenedores, logrando al mismo tiempo mejoras en la facilitación del transporte marítimo.

8.20 En el contexto de las cuestiones relacionadas con el examen de temas dentro de este punto del orden del día, el Comité dio su visto bueno al siguiente mandato para el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto:

Tomando nota de la decisión del Pleno de constituir un Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y la facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y contenedores; y haciendo uso del anexo 2 del documento FAL 33/8/5 (Secretaría), como punto de partida:

- .1 examinar, desde el punto de vista del Comité de Facilitación y presentar al Comité para su aprobación un proyecto de mandato para el Grupo de trabajo mixto MSC/FAL; y

- .2 considerar la necesidad de revisar la norma 2.1 y asesorar al Comité sobre el particular.

Informe del Grupo de trabajo

8.21 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (FAL 33/WP.4) relacionada con este punto, el Comité adoptó las decisiones indicadas en los siguientes párrafos.

Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y la facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y contenedores

8.22 El Comité aprobó, desde su punto de vista, el mandato del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la Protección y la Facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y contenedores, que figura en el anexo 3 y acordó remitirlos al MSC 82 para que se siga avanzando en la labor.

8.23 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL (Grupo de trabajo MSC/FAL) se reunirá por primera vez durante el MSC 82. Dado que el MSC 81 ya había acordado los grupos de trabajo sobre protección marítima que se constituirían durante el MSC 82, el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL se considerará parte del Grupo de trabajo sobre protección marítima. Los documentos destinados al examen del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL deberán presentarse como documentos sometidos a la consideración del MSC 82 bajo el punto 4 de su orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima). El plazo para la presentación de dichos documentos es el aplicable a los documentos que se examinarán durante el MSC 82, y figuran en el documento MSC 82/1.

8.24 El Comité acordó que, dependiendo de las deliberaciones y los cambios de situación que ocurran durante el MSC 82, es probable que la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL se celebre durante el FAL 34, a reserva de la decisión pertinente del MSC 82, en relación con el punto del orden del día: Protección y facilitación del comercio internacional.

8.25 El Comité instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que consultaran a sus expertos sobre todos los aspectos de protección y facilitación de las mercancías transportadas por vía marítima y a que presentasen sus propuestas sobre la protección y facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y contenedores al MSC 82 para que las examine el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL.

Revisión de la norma 2.1 del Convenio de Facilitación

8.26 El Comité tomó nota de que, dado que no se había presentado ningún documento con propuestas de enmienda a la norma 2.1 del Convenio de Facilitación el Grupo había acordado que no era apropiado continuar examinando esa cuestión. En consecuencia, el Comité instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran, una vez más, la necesidad de revisar la norma 2.1 y, de considerarlo necesario, que presentaran sus propuestas al FAL 34.

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

Polizones

Generalidades

9.1 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había tomado nota de que desde la adopción de las enmiendas de 2002 al Convenio de Facilitación, destinadas a resolver los casos de polizonaje, y la entrada en vigor, el 1 de julio de 2004, del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, se había producido una disminución importante del número de dichos casos. A este respecto, el Comité estimó que la situación mostraba claramente que los esfuerzos de la OMI habían tenido un efecto positivo en la reducción del número de casos de polizonaje.

9.2 El Comité recordó además que en su 32º periodo de sesiones, algunas delegaciones y observadores habían manifestado que el número real de casos de polizonaje podría ser mucho más elevado, dado que no todos los países los notifican. Otras delegaciones señalaron que era posible que el número de casos de polizonaje fuese muy superior al realmente notificado y recogido en las estadísticas, dado que los intentos no se notifican en el sistema actual.

9.3 Se puso en conocimiento del Comité que, desde la celebración de su 32º periodo de sesiones, la Secretaría, basándose en la información remitida por los Estados Miembros, había publicado las circulares FAL.2/Circ.91, 92 y 94 correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de julio de 2005 y el 31 de marzo de 2006, y que durante ese periodo se habían notificado 92 casos.

9.4 El Comité tomó nota de que desde 1998 se había notificado un total de 2 532 casos de polizonaje, descubriéndose 7 934 polizones, y recibió información de que la Secretaría había publicado la circular FAL.2/Circ.95, en la que se facilitan estadísticas anuales correspondientes a 2005 y se indica que se han notificado a la Organización 96 casos de polizonaje, en los que se descubrieron 209 polizones. Las estadísticas revelan que 106 polizones procedían de países del África occidental, 47 de zonas del Mar Mediterráneo, el Mar Negro y el Mar del Norte, 29 de Sudamérica, Norteamérica y el Caribe, 22 de países de África oriental y de la región del Océano Índico y cinco de regiones no indicadas.

9.5 Tras mostrar su agradecimiento a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales que habían presentado informes sobre casos de polizonaje, el Comité les invitó a que continuaran notificando dichos casos, e instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales que todavía no habían presentado informes a que lo hicieran, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.871(20) y en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1.

Legislaciones o prácticas nacionales que tratan del polizonaje

9.6 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones, refiriéndose a la Práctica recomendada 4.6.2, que establece que "para recopilar la información que se deba notificar, el capitán del buque utilizará el impreso que figura en el apéndice 3", y teniendo en cuenta el éxito de las medidas aplicadas para resolver los casos de polizonaje, el Presidente había manifestado que los Estados Miembros y las organizaciones internacionales tal vez podrían considerar la conveniencia de sustituir dicha Práctica por una Norma y dar carácter oficial al impreso recomendado, convirtiéndolo en un impreso de facilitación, lo que podría conducir a la

armonización de los impresos utilizados para notificar a las autoridades públicas los casos de polizonaje, contribuyendo de esa manera a reducir el trabajo de los capitanes de buques en cuanto a la presentación de documentos.

9.7 El Comité recordó además que en su 32º periodo de sesiones había invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinasen la propuesta del Presidente anteriormente mencionada y a que le presentaran observaciones y propuestas sobre la misma en su 33º periodo de sesiones, así como modelos de los impresos y notificaciones oficiales que utilizan para la devolución de polizones.

9.8 El Comité tomó nota de que en este periodo de sesiones no se había presentado ninguna propuesta sobre el particular, e instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que se planteen formular propuestas adecuadas en el FAL 34.

Directrices sobre las asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20))

9.9 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había invitado a los Estados Miembros a que le presentaran observaciones y propuestas en su 33º periodo de sesiones, destinadas a consolidar las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, si se estimaba necesario. Tras tomar nota de que no se había presentado ningún documento sobre el asunto, el Comité acordó que las Directrices deberían considerarse adecuadas y que no era necesario adoptar ninguna otra medida al respecto.

PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

Generalidades

9.10 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había adoptado enmiendas al Convenio de Facilitación, relativas a las personas rescatadas en el mar.

Procedimientos administrativos y lista de comprobación para el desembarco de las personas rescatadas en el mar

9.11 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había decidido que la cuestión relativa a los procedimientos administrativos y la lista de comprobación para el desembarco de las personas rescatadas en el mar debería examinarse detenidamente en el presente periodo de sesiones, por lo que había invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas relativas a la elaboración de los procedimientos administrativos y la lista de comprobación para el desembarco de las personas rescatadas en el mar.

9.12 El Comité reconoció el acto humanitario del capitán y de la tripulación del buque de cruceros **Noordam** al rescatar a 22 personas en el mar Egeo en junio de 2006, conforme al derecho internacional y consuetudinario, manifestó su solidaridad con quienes tienen que abandonar sus países de origen en circunstancias de fuerza mayor y tomó nota con satisfacción de los esfuerzos colectivos realizados por el Secretario General, al ACNUR y las autoridades de los Países Bajos y Turquía, gracias a los cuales los refugiados pudieron desembarcar ilesos en el puerto de Kusadasi (Turquía).

9.13 El Comité tomó nota de que no se había presentado ninguna propuesta sobre la cuestión; no obstante, tras poner de relieve y subrayar durante los debates mantenidos la importancia que

reviste la cuestión, decidió constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre procedimientos administrativos para las personas rescatadas en el mar, bajo la coordinación de Dinamarca*, asignándole el siguiente mandato (FAL 33/WP.7):

- .1 identificar los procedimientos administrativos pertinentes de los Estados Miembros;
- .2 examinar los procedimientos e identificar pautas comunes; y
- .3 elaborar orientaciones adicionales que resulten útiles para el desembarco rápido y ordenado de las personas rescatadas en el mar.

Novedades registradas en el grupo interorganismos

9.14 Se informó al Comité de que la Secretaría, el ACNUR y otros organismos de las Naciones Unidas continuaban manteniendo una estrecha colaboración en lo referente a las personas rescatadas en el mar que posteriormente resultan estar implicadas en la migración no regulada. Como consecuencia de las recientes actividades interinstitucionales relativas a la actuación con las personas rescatadas en el mar, la Secretaría, a invitación del ACNUR, ha asistido a varias reuniones, entre las que cabe destacar la reunión de expertos celebrada en Atenas (Grecia) en septiembre de 2005 para examinar los problemas específicos de la migración en el mar Mediterráneo, como por ejemplo el tráfico de emigrantes del norte de África y las repercusiones que tiene para la búsqueda y salvamento en la región, etc. En mayo de 2002 se celebró en España otra reunión de representantes de Estados.

9.15 El Comité tomó nota de que en dichas reuniones, la Secretaría había presentado ponencias sobre las obligaciones jurídicas y humanitarias de los capitanes de buque en el mar y sobre las nuevas enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR y las directrices conexas, y había representado los intereses marítimos en las deliberaciones, particularmente en relación con las consecuencias de las nuevas enmiendas a los convenios para los Estados Miembros. Se señaló que la iniciativa interorganismos de las Naciones Unidas había continuado manteniendo un vínculo eficaz y una estrecha colaboración entre organismos durante varios sucesos recientes en los que varios buques tuvieron que rescatar a personas en peligro en el mar y posteriormente desembarcarlas en un lugar seguro en tierra.

9.16 Asimismo, se informó al Comité de que ACNUR, con ayuda de la Secretaría, había elaborado un folleto informativo para distribuirlo entre los capitanes de buque con objeto de facilitar orientaciones concisas sobre los principios y prácticas aplicables a los emigrantes y refugiados, y que está previsto que dicho folleto se ultime y se distribuya en breve.

* **Coordinador:** Sr. Frank Bjerg Mortensen
Head of Division
38C, Bermundsgade
DK-2100 Copenhagen Ø
Ministry of Economic and Business Affairs

Teléfono: +45 39 17 44 00

Teléfono directo: +45 39 17 45 12

Facsímil: +45 39 17 44 01

Facsímil directo: +45 39 17 44 19

fgm@dma.dk

www.dma.dk

9.17 Tras tomar nota de la información presentada, el Comité pidió a la Secretaría que continuara manteniéndolo informado acerca de las novedades que se produzcan en el grupo interorganismos.

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

Estado de implantación de los impresos FAL

10.1 El Comité tomó nota (FAL 33/10) de la información actualizada que habían facilitado 56 Estados Miembros acerca del estado de implantación de los formularios FAL (1 a 7) y se le comunicó que desde la presentación del documento FAL 32/13 en su 32º periodo de sesiones, se había recibido información adicional de las Bahamas, el Japón y Egipto, de la que se da cuenta en el documento.

10.2 El Comité dio las gracias a los Estados Miembros que habían respondido a la solicitud de información acerca del estado de implantación de los impresos FAL e instó a los que todavía no habían respondido, a que lo hicieran lo antes posible, incluyendo información sobre el estado de implantación del nuevo impreso FAL 7 de la OMI (Manifiesto de mercancías peligrosas) (FAL.2/Circ.51/Rev.1).

Integración de los impresos FAL 2 y 7

10.3 El Comité examinó el documento FAL 33/10/1 en el que la República Islámica del Irán señala que hay cargas peligrosas pertenecientes a nueve clases del Código IMDG que se transportan con frecuencia entre países desarrollados, así como entre otros puertos del mundo en los que, en ocasiones, los capitanes no estiman necesario declararlas a la autoridad portuaria, y propone fusionar el impreso FAL 2 (Declaración de la carga) con el impreso FAL 7 (Manifiesto de mercancías peligrosas), facilitando así la declaración de todas las cargas, especialmente las peligrosas.

10.4 Tras tomar nota del contenido de la propuesta formulada por la República Islámica del Irán, el Comité decidió examinarla con mayor detenimiento en su 34º periodo de sesiones e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones al respecto.

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

Lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo

11.1 El Comité recordó que la lista revisada de los certificados y documentos que deben llevar los buques, aprobada por el FAL 31, el MSC 79 y el MEPC 52, se distribuyó con la signatura FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151, de fecha 17 de diciembre de 2004.

11.2 Asimismo, el Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había decidido que la lista anteriormente mencionada debería contener información sobre los certificados y documentos exigidos en virtud de los instrumentos de la OMI y no incluir los documentos exigidos en virtud de los instrumentos de otras organizaciones internacionales o autoridades gubernamentales.

11.3 Tras pedir a la Secretaría que mantuviera la lista sometida a examen y que, de ser necesario, preparase un proyecto de lista revisada, junto con el proyecto de circular FAL/MEPC/MSC conexo, para que se examine en el FAL 34, el Comité invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que remitieran directamente a la Secretaría sus observaciones y contribuciones, según procediera.

ACCESO ELECTRÓNICO A LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS DE LA OMI

Antecedentes

11.4 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había opinado que un sistema para el acceso electrónico a los certificados y documentos de la OMI presentaría las siguientes ventajas desde el punto de vista de la facilitación:

- .1 reduciría los retrasos en los puertos, dado que los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto podrían examinar y verificar la validez de los certificados y documentos antes de la llegada de los buques;
- .2 incrementaría la protección, dado que se reduciría el riesgo de los certificados impresos fraudulentos;
- .3 reduciría el riesgo de detención de buques en los puertos, en caso de destrucción accidental de los certificados impresos debido a un incendio o inundación o a causa de cualquier otro suceso a bordo;
- .4 permitiría al capitán invertir menos tiempo en la compilación y presentación de documentos y certificados para las inspecciones del buque, dado que podrían verificarse con anterioridad a la llegada del buque; y
- .5 permitiría a las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto tener acceso en todo momento a los documentos y certificados de los buques, permitiendo abordar cualquier problema entre los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento.

11.5 Además, el Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había decidido que era necesario efectuar un análisis más detallado para identificar los certificados y documentos que deberían mantenerse a bordo y los que podrían conservarse en formato electrónico, y que era preciso examinar detenidamente quién podría tener acceso a tales documentos.

11.6 Asimismo, el Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones, dadas las ventajas que se vislumbraban para los Estados rectores de puerto, resultantes del acceso a la información sobre los certificados y documentos de los buques, con anterioridad a su llegada a puerto, y de las ventajas para los buques de no tener que compilar y presentar esos certificados y documentos durante las inspecciones por el Estado rector del puerto, había pedido al MSC y al MEPC que consideraran que la propuesta merecía el examen del Comité y que le señalaran los certificados que podrían facilitarse mediante sistemas electrónicos (véanse asimismo los párrafos 11.7 a 11.10).

Resultados de la labor del MEPC 54

11.7 El Comité observó (FAL 33/11) que el MEPC 54:

- .1 tras tomar nota de los resultados pertinentes de la labor del FAL 32, había examinado la propuesta formulada por INTERTANKO (MEPC 54/11/4) relativa al acceso en línea a los certificados y documentos de los buques, que en la actualidad es posible mediante el sistema Q88.com, y la información sobre la experiencia de los miembros de INTERTANKO con ese sistema;
- .2 había tomado nota de que las deliberaciones mantenidas en el FAL 32 se habían centrado en la facilitación del acceso sin trabas a los certificados con fines de inspección, en virtud de varios convenios de la OMI, lo que no significaría necesariamente la sustitución de los documentos impresos que se mantienen a bordo de los buques; y
- .3 tras las deliberaciones, había tomado nota de algunas inquietudes manifestadas en relación con los sistemas explotados y gestionados con fines comerciales, accesibles únicamente a sus abonados, por lo que no se pudo refrendar el sistema Q88.com.

11.8 Asimismo, el Comité tomó nota con satisfacción de que varias delegaciones que se pronunciaron sobre el tema en el MEPC 54 habían respaldado la propuesta del acceso en línea a los certificados, y que manifestaron que el Comité de Facilitación debería estudiar la cuestión detenidamente, especialmente en lo que respecta a la fiabilidad y la protección de dichos sistemas.

Resultados de la labor del MSC 81

11.9 El Comité tomó nota de que el MSC 81 (FAL 33/2/1, párrafos 4 a 6) había examinado los resultados de la labor del FAL 32 y el MEPC 54, así como la propuesta formulada por INTERTANKO (MSC 81/24/9), acerca del acceso en línea a los certificados y documentos que deben llevarse a bordo de los buques, y que tras debatir la cuestión, había hecho suya la decisión del MEPC 54 de que el Comité de Facilitación debería seguir estudiando el asunto, especialmente en lo que se refiere a la fiabilidad y la protección de las bases de datos para el acceso en línea a los certificados y documentos de los buques, y que había instado a los Estados Miembros y a las organizaciones a que presentaran las propuestas pertinentes para someterlas al examen de este Comité.

11.10 Asimismo, el MSC 81, consciente de las posibilidades del acceso en línea a los certificados y documentos y habiendo tomado debida nota de la viabilidad técnica del sistema, había recomendado que se aplicara un enfoque gradual, dando prioridad a los aspectos de facilitación de tal sistema. En relación con la posibilidad de utilizar este sistema en las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el MSC 81 tomó nota de la opinión de que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría como una alternativa a la inspección física de los mismos, sino que podría ser de utilidad para establecer las prioridades en el marco de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

Constitución de un Grupo de trabajo por correspondencia

11.11 Tras examinar la propuesta formulada por la ICS (FAL 33/11/1) en la que se reitera que se podría mejorar el proceso de validación y examen de los numerosos certificados y documentos obligatorios que deben llevarse actualmente a bordo de los buques, facilitando el acceso en línea a las bases de datos de las Administraciones que expiden dichos certificados y documentos, y tras efectuar un examen preliminar de la cuestión, el Comité hizo suyas las opiniones antedichas del MEPC 54 y el MSC 81 y constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia, bajo la coordinación de la ICS*, al que asignó el siguiente mandato (FAL 33/WP.6):

- .1 indicar los certificados que convendría incluir en las bases de datos en línea;
- .2 indicar los pasos que deben darse para el acceso en línea a los certificados y documentos que deben llevarse a bordo;
- .3 describir cada paso y determinar los plazos correspondientes;
- .4 formular observaciones sobre la fiabilidad y la protección de las bases de datos para el acceso en línea a la información; e
- .5 informar al FAL 34.

12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

Bibliografía

12.1 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que continuaran presentando información pertinente a la Secretaría para incluirla en la bibliografía y que la Secretaría, a su vez, debería continuar actualizándola a medida que se produjesen cambios.

12.2 El Comité tomó nota de que la lista revisada de publicaciones sobre cuestiones y temas relacionados con la interfaz buque-puerto está disponible con la signatura FAL.6/Circ.14, e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinen las publicaciones que figuran en dicha circular y a que informen a la Secretaría acerca de las que ya no estén disponibles o hayan quedado obsoletas, así como acerca de las que, en su opinión, hay que añadir a la lista.

Elaboración de un curso modelo sobre la formación del personal de amarre

12.3 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones había aprobado la circular FAL.6/Circ.11, titulada "Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre" y que había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para

* **Coordinadora:** Sra. Emily Comyn
Adviser (Shipping Policy)
International Chamber of Shipping
12 Carthusian Sreet, London EC1M 6EZ
Teléfono: +44 20 7417 8844 (centralita)
+44 20 7417 2858 (directo)
Facsímil: +44 20 7417 8877
Correo electrónico: emily.comyn@marisec.org
Sitio Web: www.marisec.org

que se encargara de la elaboración de un curso modelo sobre la formación del personal de amarre, bajo la coordinación de Alemania, al que había encargado, entre otras cosas, que preparara y sometiera al examen del FAL 33 la estructura y el esquema conceptual de dicho curso, así como el mandato de los responsables de su elaboración, incluido un calendario que conduzca a la presentación del proyecto de curso modelo a la OMI, listo para su impresión.

12.4 Tras recibir información de la delegación de Alemania de que el Sr. Hans-Jurgen Roos, coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, había enfermado y se estaba recuperando, el Comité pidió a la delegación de dicho país que, en nombre propio y en el de la Secretaría, deseara al Sr. Roos una pronta y completa mejoría, y decidió aplazar el examen de la cuestión hasta el FAL 34.

Dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG

Generalidades

12.5 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones, preocupado por consecuencias negativas que podría tener en la salud pública la denegación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG utilizados para fines médicos, había aprobado la circular FAL.6/Circ.12, titulada "Dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, en particular, el cobalto-60".

12.6 El Comité tomó nota de que la vigésima cuarta Asamblea, considerando que a pesar de la publicación de dicha circular la situación no había mejorado y el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, especialmente el cobalto-60, continuaba experimentando dificultades, había adoptado la resolución A.984(24), titulada "Facilitación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública".

12.7 Tras recordar las decisiones pertinentes adoptadas por el FAL 32 y la vigésima cuarta Asamblea, el Comité adoptó las medidas detalladas en los párrafos 12.8 a 12.17.

Mecanismo especial en el seno de la Secretaría para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG

12.8 El Comité tomó nota en especial, del párrafo 7 de la parte dispositiva de la resolución A.984(24), en el que la Asamblea pide al Secretario General que, en estrecha colaboración con el OIEA, analice la posibilidad de establecer un mecanismo especial en el seno de la Organización para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG.

12.9 En el contexto de esa resolución, se informó al Comité de que la Secretaría había entablado consultas officiosas con representantes de los Estados Miembros interesados, así como con representantes de IAPH, ICHCA e ICS, y que, se había llegado a la conclusión de que para lograr progresos convendría establecer un punto de contacto en la Secretaría al que puedan dirigirse las partes del sector que experimenten dificultades en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7, con objeto de informar acerca de las causas de las demoras y los rechazos y de formular propuestas para resolver esas dificultades. La OMI seguiría de cerca la

situación en función de los informes presentados y adoptaría las medidas apropiadas, como por ejemplo ponerse en contacto con las autoridades nacionales competentes, a fin de facilitar el transporte de dichos materiales.

12.10 A este respecto, el Comité tomó nota en particular, de que la Organización debería asumir el papel de facilitadora.

12.11 Tras mostrar su agradecimiento a la Secretaría por sus esfuerzos en estudiar la posibilidad de establecer un mecanismo especial, el Comité respaldó dicho mecanismo, considerando que contribuiría a la solución de las dificultades. (véase asimismo el párrafo 12.20.1).

Asignación de un número específico de las Naciones Unidas y del correspondiente nombre de expedición al material radiactivo utilizado para fines médicos o relacionados con la salud pública

12.12 En lo que se refiere a la percepción negativa del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7, y tomando nota de que podría ser conveniente asignar un número específico de las Naciones Unidas, junto con su correspondiente nombre de expedición, al material o materiales radiactivos transportados en bultos, para uso exclusivo en aplicaciones médicas o relacionados con salud pública, el Comité acordó que no convendría asignar números específicos de las Naciones Unidas basados en los requisitos de los usuarios de dichos materiales.

Anotación en el Documento de transporte y/o en el Manifiesto de mercancías peligrosas (impreso FAL 7) para confirmar que el material radiactivo transportado se utilizará únicamente para fines médicos o relacionados con la salud pública

12.13 Tomando nota de que la anotación en el Documento de transporte y/o en la declaración de carga (impreso FAL 7) que confirme que el material radiactivo que se transporta se utilizará con fines médicos o relacionados con la salud pública, facilitará la identificación de dicho material por parte de las autoridades públicas competentes, el Comité acordó (FAL 33/WP.4, párrafo 14) que en dichos documentos figurara la siguiente anotación:

"El cobalto-60 que se transporta se ha producido específicamente para su uso inmediato con fines médicos, relacionados con la salud pública o con aplicaciones agrícolas."

y pidió al DSC 11 que formulara observaciones sobre dicha anotación en el contexto de los aspectos técnicos de su ámbito de competencia, a reserva de que el MSC adopte la misma decisión al respecto.

12.14 La delegación de Francia expresó sus reservas acerca de la decisión del Comité de incorporar en el Documento de transporte y/o en el Manifiesto de mercancías peligrosas el texto anterior, u otro parecido.

Formulario para notificar las denegaciones y los retrasos en el transporte de materiales radiactivos

12.15 El Comité examinó la propuesta formulada por el Instituto Mundial del Transporte Nuclear (WNTI) (FAL 33/12/1) en la que, haciendo referencia al párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución A.984(24), se facilita un modelo para notificar las denegaciones y los retrasos en el transporte de materiales radiactivos y, mostrándose conforme, en principio, con esa propuesta, encargó al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto que preparase un proyecto de

formulario para notificar las denegaciones y los retrasos en el transporte de materiales radiactivos.

Informes sobre las dificultades y los rechazos en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7

12.16 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución A.984(24), Canadá (FAL 33/12/3) informó al Comité de casos en que el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7, especialmente el cobalto-60, encontró dificultades o se denegó su transporte en buques, o a través de los puertos, y de las razones de dichos casos.

12.17 Tras tomar nota con agradecimiento de la información facilitada por Canadá, el Comité invitó a la delegación de dicho país a presentar la información que figura en el documento FAL 33/12/3 ajustándose al modelo aprobado por el Comité, así como las causas de tales denegaciones y retrasos, y propuestas para resolver esas dificultades, a fin de que el FAL 34 pueda considerarlas.

Dificultades experimentadas en el transporte de productos de la división 1.4S del Código IMDG, especialmente las municiones de caza y productos conexos

12.18 El Comité examinó el documento FAL 33/INF.2 (Italia) en el que se le invita a tomar nota de cuestiones relacionadas con el número cada vez mayor de dificultades experimentadas en relación con la expedición mundial de municiones de caza pertenecientes a la división 1.4S (N° ONU 0012) y de que algunos transportistas comerciales y algunos puertos tenían cada vez más problemas para aceptar la expedición de dichos materiales. Italia subrayó que, habida cuenta de dichos rechazos, estaba aumentando la necesidad de armonizar, a nivel mundial, la facilitación del tráfico marítimo entre las diferentes autoridades para velar por la seguridad, protección y eficiencia del transporte de mercancías peligrosas.

12.19 Tras tomar nota de la preocupación manifestada por Italia, el Comité acordó que debería elaborarse la correspondiente circular FAL para abordarla y decidió remitir la cuestión al Grupo de trabajo SPI para su ulterior examen.

Constitución de un grupo de trabajo

12.20 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto y le asignó el siguiente mandato, además de las tareas indicadas en los párrafos 7.22 y 8.20:

- .1 basándose en el documento FAL 33/12/1 (WNTI), preparar un proyecto de formulario para notificar las denegaciones y retrasos en el transporte de materiales radiactivos y efectuar un análisis del mecanismo para hacer uso de dichos informes, según se señala en el párrafo 5 del documento FAL 33/12/2 (Secretaría);
- .2 basándose en el documento FAL 33/INF.2 (Italia), examinar el alcance de las orientaciones necesarias para abordar las cuestiones tratadas en dicho documento y preparar el correspondiente proyecto de circular FAL a fin de someterlo a la aprobación del Comité; y
- .3 elaborar el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia, para que lo apruebe el Comité.

Informe del Grupo de trabajo

12.21 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (FAL 33/WP.4) relativa a este punto, el Comité adoptó las decisiones recogidas en los párrafos siguientes.

Denegaciones y retrasos en el transporte de materiales radiactivos

12.22 En el contexto de la facilitación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7, el Comité:

- .1 refrendó el formulario titulado "Informe sobre las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la clase 7 del Código IMDG", que figura en el anexo 4; y
- .2 aprobó el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos encargado de desarrollar un mecanismo en el seno de la OMI para resolver las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, bajo la coordinación de Canadá*, al que asignó el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las decisiones tomadas y las observaciones pertinentes formuladas en el Pleno y basándose en la resolución A.984(24), elaborar un proceso de trabajo mediante el cual la OMI, en colaboración con el OIEA, vigilará, facilitará y coordinará la resolución de las dificultades identificadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y, además:

- .1 incorporará el formulario titulado "Informe sobre las dificultades experimentadas en relación con el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG"; e
- .2 incorporará, según proceda, el texto relativo al cobalto-60 que se utilice en aplicaciones médicas o para la salud pública, según figure en la declaración de mercancías peligrosas."

Transporte de cargas peligrosas, en particular, de municiones de caza y componentes conexos (Clase 1.4S del Código IMDG)

12.23 El Comité aprobó la circular FAL.6/Circ.15 sobre las Dificultades experimentadas en el transporte de cargas peligrosas, en particular, de municiones de caza y componentes conexos (Clase 1.4S del Código IMDG).

* **Coordinador:** Sr. Paul Gray
Vicepresidente, "Global logistics"
MDS Nordion
447 March Road
Kanata, Ontario, Canadá
K2K 1X8
Teléfono: 613 592 3400 ext. 2483
Facsímil: 613 591 7481
Correo electrónico: paul.gray@mdsinc.com

13 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN

Estado de las actividades relacionadas con la implantación del Convenio de Facilitación

13.1 El Comité recibió información (FAL 33/13) sobre el estado de las actividades relacionadas con la implantación del Convenio de Facilitación en 2005 y 2006 y tomó nota de que, en 2005, la OMI había llevado a cabo las siguientes actividades en el marco de su Programa integrado de cooperación técnica (PICT):

- .1 un seminario regional en Bahrein al que asistieron participantes de Arabia Saudita, Bahrein, Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, Omán y Yemen;
- .2 cuatro seminarios nacionales, en Kenya, Cabo Verde, Sierra Leona y Viet Nam; y
- .3 tres misiones de evaluación de necesidades, en Kenya, Cabo Verde y Viet Nam.

En este contexto, se informó al Comité de que, en 2005, 208 participantes de Bahrein, Cabo Verde, Kenya, Sierra Leona y Viet Nam se habían beneficiado de actividades de la OMI relacionadas con la implantación del Convenio de Facilitación enmendado.

13.2 También se informó al Comité de las siguientes seis actividades previstas para 2006:

- .1 un seminario regional en Benin;
- .2 un seminario subregional en Nigeria; y
- .3 cuatro seminarios nacionales, en Mauricio, Pakistán, República Islámica del Irán y Senegal.

A este respecto, se informó al Comité de que, en 2006, había cifras indicativas que mostraban que 210 participantes de 24 países, entre ellos, Benin, Cabo Verde, Camerún, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea Ecuatorial, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Madagascar, Mauricio, Mauritania, Nigeria, Pakistán, la República Democrática del Congo, la República Islámica del Irán, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y Togo se habrían beneficiado de las actividades de la OMI relacionadas con la implantación del Convenio de Facilitación, enmendado.

13.3 El Comité agradeció a los Gobiernos de Bahrein, Benin, Cabo Verde, Kenya, Mauricio, Nigeria, Pakistán, la República Islámica del Irán, Senegal, Sierra Leona y Viet Nam por su disposición para servir de anfitriones a estas reuniones y asimismo dio las gracias a la Secretaría y a los consultores por organizar y llevar a cabo satisfactoriamente esas misiones.

13.4 La delegación de Viet Nam agradeció a la Secretaría la asistencia prestada para la implantación del Convenio de Facilitación y solicitó a los Estados Miembros ayuda y cooperación para someter a revisión su legislación nacional en lo referente a la facilitación del tráfico marítimo.

13.5 La delegación de Uruguay, apoyada por las delegaciones de Venezuela, Liberia y las Bahamas manifestó su agradecimiento a la Secretaría por los esfuerzos realizados para fomentar un mejor entendimiento del Convenio a nivel internacional, y le pidió que considerara la

posibilidad de organizar y/o llevar a cabo, según proceda, eventos similares en la región de América Latina y el Caribe.

Libre acceso a los instrumentos de la OMI en formato electrónico

13.6 El Comité recordó que el C94 había examinado los resultados del Plan piloto para el acceso electrónico a determinadas publicaciones de la OMI (C 94/3(e)/3), había decidido continuar con ese plan un año más y evaluar su eficacia de conformidad con las recomendaciones del Comité de Cooperación Técnica. Asimismo, el Consejo pidió a la Secretaría que llevara a cabo un estudio, dentro del ámbito del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) a fin de evaluar la repercusión de dicho plan en los países en desarrollo y analizar de qué modo podrían utilizar mejor el plan dichos países.

13.7 El Comité señaló que el C 96 había tomado nota de la finalización satisfactoria del estudio sobre la medida en que los países en desarrollo están utilizando el plan para proporcionar libre acceso a los instrumentos de la OMI en formato electrónico (TC 56/12, sección 9), y que había refrendado la recomendación de que la Secretaría volviera a examinar el método mediante el que funciona el libre acceso a los textos de la OMI en formato electrónico, a fin de simplificar su uso y evitar duplicaciones.

13.8 El Comité también tomó nota de que el Consejo había refrendado la recomendación de que se aliente a los Estados Miembros y a la comunidad de donantes a facilitar a las Administraciones marítimas de los países en desarrollo material informático que les permita beneficiarse del acceso a los textos de la OMI en formato electrónico.

14 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

Situación jurídica de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI

14.1 El Comité recordó que el FAL 32 había instado a los Estados Miembros que aún no lo hubieran hecho, a que aceptaran las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI lo antes posible y subrayó que la aceptación de dichas enmiendas no tiene repercusiones financieras para ningún país.

14.2 El Comité tomó nota (FAL 33/2) de que, en su 23º periodo de sesiones extraordinario, el Consejo había pedido al Secretario General que continuara instando a los Estados Miembros que todavía no lo hubieran hecho, a que consideren la posibilidad de aceptar las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI en la primera oportunidad que fuera posible y que le informaran de ello en su 96º periodo de sesiones del Consejo.

14.3 Se informó al Comité de que, en respuesta a la solicitud anterior, el Secretario General había escrito al Ministerio de Asuntos Exteriores para invitar a los Estados Miembros que aún no han aceptado las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI a que consideren la posibilidad de hacerlo con objeto de posibilitar la entrada en vigor sin demora de dichas enmiendas.

14.4 El Comité observó que en su 96º periodo de sesiones, el Consejo había tomado nota en particular, de las medidas adicionales adoptadas por el Secretario General a fin de propiciar las nuevas aceptaciones necesarias para que entren en vigor las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, y le había pedido que continuara instando a los Estados Miembros que aún no las hubieran aceptado, especialmente a los miembros del Consejo, a que examinen la

posibilidad de aceptar las enmiendas en la primera oportunidad posible y que informen al Consejo en su 97º periodo de sesiones.

14.5 El Comité tomó nota (FAL 33/14/1) de que, al 26 de abril de 2006, 98 Estados Miembros habían aceptado las enmiendas de 1991 y que las listas de Estados Miembros que las han aceptado y la de los que aún no lo han hecho figuran respectivamente en los anexos 2 y 3 del documento FAL 33/14/1.

14.6 Se informó al Comité de que, desde la distribución del documento FAL 33/14/1, se habían recibido nuevas aceptaciones, de Bolivia, el Japón y Yemen, por lo que al 5 de julio de 2006, 101 Estados Miembros del total necesario de 111 habían aceptado las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, es decir, un incremento de nueve Estados Miembros desde el FAL 32. No obstante, son necesarias 10 aceptaciones más para que las enmiendas entren en vigor 12 meses después de que se haya recibido la última aceptación requerida.

14.7 El Comité manifestó su agradecimiento al Secretario General por las medidas destinadas a alentar las nuevas aceptaciones necesarias para la entrada en vigor de las enmiendas y encomió sus esfuerzos que han permitido alcanzar un alto nivel de aceptaciones.

14.8 La delegación de Nigeria informó al Comité de que su Gobierno estaba implantando las medidas administrativas necesarias para aceptar las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI.

14.9 De conformidad con el segundo párrafo dispositivo de la resolución A.945(23), el Comité instó a los Estados Miembros que aún no lo hubieran hecho, a aceptar las enmiendas de 1991 lo antes posible a fin de posibilitar su entrada en vigor sin demora, permitiendo así, la institucionalización del Comité de Facilitación, e hizo hincapié en que dichas enmiendas no suponen repercusiones financieras para los países que las aceptan.

Proyecto de Reglamento interior del Comité de Facilitación

14.10 El Comité recordó que el FAL 32 había adoptado enmiendas al proyecto de Reglamento interior; que en su 23º periodo de sesiones extraordinario, el Consejo había tomado nota de la adopción de dichas enmiendas y que, en su 24º periodo de sesiones, la Asamblea había aprobado los informes del FAL 31 y del FAL 32.

14.11 El Comité también recordó que el FAL 23 había acordado que su proyecto de Reglamento interior se aplicaría con carácter provisional en sus futuras reuniones hasta que entraran en vigor las enmiendas al Convenio constitutivo de la OMI mediante las que se institucionaliza el Comité, es decir 12 meses después de que dos terceras partes de los Gobiernos Contratantes del Convenio hayan informado por escrito de su adopción al Secretario General.

14.12 El Comité tomó nota de que, a fin de facilitar la tarea al Comité, la Secretaría había elaborado una versión actualizada y refundida del proyecto de Reglamento interior del Comité de Facilitación, que se reproduce en el anexo del documento FAL 33/14.

15 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

15.1 El Comité recordó que, en su 32º periodo de sesiones, había solicitado a la Secretaría que lo mantuviera informado de las novedades que se produjeran en otras organizaciones internacionales que trabajan en la facilitación del comercio y había invitado a los Estados Miembros a presentarle dicha información en sus futuros periodos de sesiones.

15.2 El Comité tomó nota de que, si bien no se habían presentado documentos bajo este punto del orden del día, había examinado los aspectos pertinentes de los resultados de la labor del OIEA, la OACI, la OIT, la ISO, la OMA, el ACNUR, la CEPE y el UN/CEFACT en relación con los siguientes puntos del orden del día: punto 5 (Medios electrónicos para el despacho de buques), punto 8 (Aspectos de facilitación de las medidas para incrementar la protección marítima) y punto 9 (Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas).

15.3 El Comité invitó a los Estados Miembros a que le presentaran en futuros periodos de sesiones información sobre las novedades que tengan lugar en otras organizaciones internacionales que trabajan en la facilitación del comercio y pidió a la Secretaría que lo mantuviera informado de los acontecimientos en otras organizaciones internacionales.

16 PROGRAMA DE TRABAJO

Función, misión, dirección estratégica y labor del Comité de Facilitación

16.1 El Comité tomó nota de que, en relación con la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité de Facilitación, en su 24º periodo de sesiones, la Asamblea había tomado nota de que el Comité había considerado su labor futura y, tras reconocer que con la adopción de medidas especiales para incrementar la protección marítima la Organización se había asumido nuevas responsabilidades en el contexto de la implantación de su Plan estratégico y, tomando nota de que el MSC sería el órgano normativo para la protección marítima, acordó que sería necesario que esta labor se vea complementada desde el punto de vista de la facilitación a fin de que la Organización pueda cumplir su misión. El Comité señaló que había perfeccionado su función, misión, dirección estratégica y labor a fin de poder contribuir de manera más activa en colaboración con otros órganos de la OMI, al logro de los objetivos del Plan estratégico de la Organización.

Plan estratégico de la Organización, plan de acción de alto nivel y prioridades

16.2 El Comité tomó nota de las decisiones pertinentes tomadas por el Consejo, en su 23º periodo de sesiones extraordinario y de las de la Asamblea, en su 24º periodo de sesiones, que se recogen en el documento FAL 33/16, particularmente en relación con:

- .1 el Plan estratégico de la Organización, en el sentido de que este documento señala a la atención del Comité las cuestiones concretas que el Consejo le había pedido que tuviera en cuenta en el contexto de las prioridades de su labor durante el bienio 2006-2007; y
- .2 el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007; en que, si bien el documento informa de la aprobación del calendario de presentación de informes para el bienio 2006-2007 y de la solicitud del Consejo al Comité de que asigne tiempo suficiente en sus futuros periodos de sesiones para considerar las acciones de alto nivel y sus prioridades en dicho

bienio, a fin de que describan con precisión y brevedad las actividades previstas, también aborda las solicitudes específicas de la Asamblea en el contexto de la resolución A.971(24): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007", como se indica en el párrafo 4 del documento FAL 33/16.

16.3 En relación con las medidas que se le pide tomar en el párrafo 5 del documento FAL 33/16, el Comité decidió lo siguiente:

- .1 tomar nota de la solicitud que se le hizo de tener en cuenta las cuestiones mencionadas en los párrafos 1.3.1 a 1.3.5 del documento FAL 33/16 en el contexto del establecimiento de prioridad en su labor durante el bienio 2006-2007;
- .2 tomar nota de los resultados mencionados en el párrafo 3.1 del documento FAL 33/16 y asignar suficiente tiempo en sus futuros periodos de sesiones para examinar las medidas de alto nivel y las prioridades conexas en el bienio 2006-2007 a fin de asegurarse de que ambas describan precisa y brevemente las actividades previstas (véase también el párrafo 6.2);
- .3 tomar nota del calendario de presentación de informes aprobado para el bienio 2006-2007, que figura en el anexo 3 del documento FAL 33/16, como orientación que deberá seguirse para informar al Consejo de la labor realizada, proponer prioridades para el bienio 2008-2009 y concluir el programa de trabajo y las prioridades del bienio 2006-2007; y
- .4 en relación con las medidas concretas solicitadas en el contexto de la resolución A.971(24), "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007":
 - .1 tomar nota del refrendo de la decisión del Consejo de suspender la elaboración del Plan de trabajo a largo plazo de la OMI, que contiene una lista indicativa de los temas que debe considerar la Organización como consecuencia del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel;
 - .2 tomar nota de que, cuando informe de su labor a la vigésima quinta Asamblea, en su periodo de sesiones ordinario, deberá notificar los avances logrados para cumplir las metas y objetivos de la Organización utilizando el marco de las acciones de alto nivel y los resultados bienales previstos;
 - .3 tomar nota de la solicitud de tener en cuenta que el Plan de acción de alto nivel y los resultados conexos, en especial los que entrañan enmiendas a convenios existentes, y particularmente los que llevan un tiempo breve en vigor, deberían tener plenamente en cuenta las directivas de la resolución A.500(XII) y que se debe prestar la debida atención a la prescripción de demostrar una necesidad imperiosa bien documentada para la elaboración y adopción de normas nuevas o revisadas; y
 - .4 tomar nota de que, al formular recomendaciones para su programa de trabajo durante el periodo del Plan estratégico, deberá tener en cuenta la conveniencia de no programar más de una conferencia diplomática por año, salvo en circunstancias excepcionales.

16.4 En relación con el calendario de presentación de informes durante el bienio 2006-2007, aprobado por el Consejo (véase el párrafo 16.3.3), y las correspondientes decisiones del MSC 81, sobre este tema, el Comité acordó tomar las siguientes medidas en el proceso de revisión del Plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2006-2007:

- .1 en consulta con el Presidente del Comité, la Secretaría debería compilar información sobre los avances logrados en los puntos indicados en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2006-2007, así como formular propuestas para el Plan de acción de alto nivel y las prioridades, incluidos los resultados previstos, para el bienio 2008-2009 a fin de que se examinen en el FAL 34; y
- .2 presentar los resultados de los debates sobre la información mencionada *supra* y las propuestas del FAL 34, en el 98º periodo de sesiones del Consejo para que los remita a su Grupo de trabajo sobre el Plan estratégico, que se reunirá en septiembre de 2007,

y solicitar a la Secretaría que actuara en consecuencia.

Cuestiones relacionadas con solicitudes concretas de acción en el contexto de las resoluciones adoptadas por la vigésima cuarta Asamblea

16.5 El Comité tomó nota (FAL 33/16/1) de que, en el contexto de la resolución A.984(24), "Facilitación del transporte de materiales radiactivos de la clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública", se le había pedido que cooperara con otros órganos de la Organización a fin de resolver las dificultades que presenta el transporte de todos los materiales radiactivos de la clase 7 del Código IMDG, y recordó que, bajo el punto 12 del orden del día (Interfaz buque-puerto), había debatido cuestiones relacionadas con el mecanismo especial para coordinar los esfuerzos destinados a resolver rápidamente las dificultades que presenta el transporte de dichos materiales.

16.6 El Comité tomó nota de que se le había pedido que tomara medidas específicas en el contexto de la resolución A.985(24)/Rev.1: "Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20))", y recordó que esta cuestión se había tratado bajo el punto 7 del orden del día (Prevención y represión de actos ilícitos en el mar y en puerto).

16.7 El Comité tomó nota de que, en el contexto de la resolución A.986(24): "La importancia y la financiación de la cooperación técnica como medio para apoyar la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo del Milenio", se le había pedido que, en colaboración con el Comité de Cooperación Técnica:

- .1 considerara y adoptara medidas relacionadas con la asistencia técnica a fin de promover la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI; y
- .2 examinara la posibilidad de ayudar a proporcionar a los Estados Miembros la cooperación técnica necesaria para implantar el Plan de auditorías y que tomara medidas apropiadas al respecto,

e invitó a los Gobiernos Miembros, las organizaciones internacionales y la Secretaría a que presentaran sus propuestas de posibles medidas y actuaciones que se pide que lleven a cabo los

comités, al FAL 34, a fin de que pueda contribuir a la labor del Comité de Cooperación Técnica a este respecto.

Cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 34

16.8 Atendiendo a los avances logrados durante el periodo de sesiones, el Comité aprobó la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional de su 34º periodo de sesiones, que figura en el anexo 6, e invitó al Consejo a que las aprobara.

Constitución de los grupos de trabajo y de redacción durante el FAL 34

16.9 El Comité recordó las disposiciones de los párrafos 3.1 a 3.3 de las Directrices sobre la organización y método de trabajo, que tratan del número de grupos que pueden constituirse en un periodo de sesiones dado y, teniendo en cuenta las decisiones tomadas en relación con varios puntos del orden del día, acordó que para su 34º periodo de sesiones deberían constituirse grupos de trabajo sobre los puntos siguientes:

- .1 revisión general e implantación del Convenio;
- .2 interfaz buque-puerto; y
- .3 protección y facilitación del comercio internacional, teniendo en cuenta que, es probable que, a reserva de la decisión pertinente del MSC 82, el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y facilitación del movimiento de unidades de transporte de carga cerradas y de contenedores se establezca bajo este punto,

y acordó constituir un grupo de redacción sobre medios electrónicos para el despacho de buques.

Fecha y lugar del próximo periodo de sesiones del Comité de Facilitación

16.10 El Comité tomó nota de que la celebración del 34º periodo de sesiones se había programado provisionalmente para el 26-30 de marzo de 2007, en Londres, en la Organización Internacional del Café.

17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2007

17.1 De conformidad con su Reglamento interior, el Comité volvió a elegir por unanimidad al Sr. C. Abela (Malta) y al Sr. A. E. Hill (Liberia) respectivamente Presidente y Vicepresidente para 2007.

18 OTROS ASUNTOS

Aspectos de la facilitación destinados a evitar situaciones que ponen en peligro la seguridad

18.1 El Comité recordó que el FAL 32 había tomado nota de la necesidad de facilitar el movimiento de materiales, equipo, combustibles y provisiones a bordo de los buques que efectúan travesías internacionales, y había distribuido la circular FAL.6/Circ.13, sobre Aspectos de la facilitación destinados a evitar situaciones que ponen en peligro la seguridad.

18.2 El Comité también recordó que en dicha circular se había reconocido que era posible que el Convenio de Facilitación necesitara incorporar disposiciones específicas para facilitar a los buques el movimiento de materiales, equipo, combustibles y cualquier otro suministro esencial para su funcionamiento en condiciones de seguridad, y que quizá los Gobiernos Contratantes del Convenio desearían presentarle propuestas para enmendar el Convenio en consecuencia.

18.3 Finalmente, recordando que, en dicha circular, se insta a Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que señalen a la atención del Comité cualquier incidente en el que las autoridades públicas hayan impedido el suministro a un buque de materiales, equipo, combustibles y cualesquiera otras provisiones, sin justificación, el Comité tomó nota de que no se le ha presentado ninguna propuesta relacionada con enmiendas al Convenio ni con incidentes en los que las autoridades públicas hayan impedido el suministro a un buque de materiales, equipo, combustibles y cualesquiera otras provisiones, injustificadamente.

Reglamento Sanitario Internacional

18.4 El Comité recordó que el FAL 32 había tomado nota de que el 23 de mayo de 2005, la 58ª Asamblea Mundial de la Salud había adoptado el Reglamento Sanitario Internacional revisado, que dicho reglamento entrará en vigor en 2007 y que los Estados Miembros tienen cinco años tras la fecha de entrada en vigor para ajustar su capacidad de vigilancia e intervención a la legislación.

18.5 El Comité tomó nota de que el Reglamento Sanitario Internacional revisado, adoptado por la OMS, se reproduce en su totalidad en el anexo del documento MSC 81/INF.2.

Recomendación para implantar más ampliamente las medidas de facilitación de los viajes y el transporte marítimos (resolución A.194(VI))

18.6 Tras tomar nota de la opinión de la delegación de Chipre en cuanto a la validez de la resolución A.194(VI), "Recomendación para implantar más ampliamente las medidas de facilitación de los viajes y el transporte marítimos", el Comité invitó a la delegación de Chipre a que considerara la posibilidad de presentar una versión completa y definitiva de la propuesta sobre este punto para examinarla durante el FAL 34.

Accidentes marítimos y protección de la cadena de suministro

18.7 La delegación de Egipto pidió a los Estados Miembros que estudiaran la posibilidad de notificar a la organización, rápida y oportunamente, de todos los accidentes marítimos, junto con los correspondientes informes, a fin de que se puedan mejorar las recomendaciones pertinentes o, según proceda, puedan elaborarse otras nuevas. Asimismo, dicha delegación hizo hincapié en la necesidad de tener en cuenta las principales características de la Iniciativa de protección de contenedores de los Estados Unidos, C-TPAT, y las disposiciones pertinentes de los instrumentos de la OMI y la OMA cuando se elaboren orientaciones relativas a la protección de la cadena de suministro.

Declaración de la delegación del Japón

18.8 La delegación del Japón señaló a la atención del Comité que el 5 de julio (hora japonesa), la República Popular Democrática de Corea había lanzado varios misiles sin emitir ningún radioaviso náutico. Como podrá recordarse, en agosto de 1998, la República Popular Democrática de Corea había lanzado un misil sin radioaviso náutico previo. La delegación del

Japón quiso recordar a todos los delegados que, en dicho año, con posterioridad al lanzamiento del misil, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI publicó la circular MSC/Circ.893, en la que se instaba a todos los Estados Miembros a que cumplieran estrictamente lo dispuesto en la resolución A.706(17) de la Asamblea de la OMI, que trata de la gestión del Servicio mundial de radioavisos náuticos.

El lanzamiento de esos misiles expone a muchos buques y marinos a un enorme riesgo. La delegación del Japón cree firmemente que estas acciones de la República Popular Democrática de Corea no son tan sólo una amenaza a los Estados vecinos, sino también un desafío al orden establecido que no deben aceptar los Estados Miembros de la OMI que estén interesados en la seguridad en el mar.

Consciente de que el Comité de Facilitación puede no ser el foro más apropiado para debatir a fondo esta cuestión, la delegación del Japón, teniendo en cuenta la gravedad de este asunto, se sintió obligada a señalarlo brevemente ante dicho Comité, dado que en él participan numerosos delegados profundamente comprometidos con la seguridad marítima. La delegación del Japón cree que la OMI debería debatir seriamente este asunto en una ocasión apropiada en el futuro próximo. La delegación pidió al Secretario General que tomara sin demora las medidas que considere apropiadas dadas las circunstancias.

Declaración de la delegación de la República Popular Democrática de Corea

18.9 En relación con la declaración del Japón sobre el lanzamiento de misiles, la delegación de la República Popular Democrática de Corea manifestó que, tal como había reconocido la propia delegación del Japón, el Comité de Facilitación no era el foro pertinente para debatir este tipo de cuestiones. En lo que hace a dicha declaración sobre el lanzamiento de misiles, la delegación de la República Popular Democrática de Corea comunicó que el lanzamiento exitoso de misiles forma parte de las maniobras militares normales que se realizan para incrementar la capacidad de defensa. Como nación soberana, la República Popular Democrática de Corea tiene derecho a hacerlo y no está vinculada por ninguna ley internacional ni por acuerdos bilaterales ni multilaterales.

Con respecto a la notificación previa mencionada por la delegación del Japón en su declaración en el pasado, el Japón nunca ha informado a la República Popular Democrática de Corea de sus maniobras militares, incluido el lanzamiento de misiles.

Por estas razones, la delegación rechazó los argumentos de la declaración del Japón. Si la delegación del Japón tiene la intención de tratar esta cuestión en otras reuniones de la OMI, la delegación de la República Popular Democrática de Corea también expresará su posición firme y clara al respecto.

Dicha delegación declaró que en el futuro, las fuerzas armadas de la República Popular Democrática de Corea continuarán realizando pruebas de lanzamiento de misiles como parte de las actividades para fortalecer su capacidad de defensa. Su posición, invariable, es que desean la desnuclearización de la península de Corea. La delegación subrayó que la República Popular Democrática de Corea continuará trabajando con los demás Estados Miembros en sus esfuerzos por garantizar la seguridad marítima y la navegación en condiciones de seguridad en un medio marino sin contaminación tanto en el futuro como lo ha hecho en el pasado.

Manifestaciones de agradecimiento

18.10 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría que recientemente han dejado los cargos que ocupaban, se han jubilado, han sido transferidos a otras funciones, o van a serlo, por la valiosa aportación a su labor y les deseó una larga y feliz jubilación o, según el caso, el mayor de los éxitos en las nuevas funciones que asuman:

- Sr. Pawel Czerwinski (Polonia), que retorna a su país;
- Sr. Tadayuki Uemura (Japón), que retorna a su país;
- Sr. Hag-Bag Yoon (República de Corea), que retorna a su país;
- Sr. F. Hakgüden (Turquía), que retorna a su país; y
- Sr. Vladimir Lebedev (Secretaría) por separación del servicio.

19 INFORME PARA EL CONSEJO

19.1 Se invita al Consejo a que tenga a bien:

- .1 tomar nota del proyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación (en cuanto a la llegada, permanencia y salida de los buques, la llegada y salida de las personas, las medidas para facilitar el despacho de la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes, los aspectos de la facilitación relacionados con los buques dedicados a cruceros y con sus pasajeros y las medidas especiales de facilitación para los pasajeros en tránsito), que se examinarán a fin de que el FAL 34 las apruebe y posteriormente se adopten en el FAL 35 (párrafo 3.27 y anexo 1);
- .2 tomar nota del progreso realizado por el Comité en la elaboración del manual explicativo del Convenio de Facilitación y de que las disposiciones pertinentes el anexo 9 del Convenio sobre aviación civil internacional, así como las del Convenio de Kioto revisado sobre procedimientos aduaneros, y otras recomendaciones pertinentes de la CEPE se tendrían en cuenta debidamente (párrafos 3.14 a 3.18 y 3.30);
- .3 tomar nota del progreso realizado en cuanto a la transmisión, por medios electrónicos, de la información relacionada con la protección, así como de la revisión del Convenio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, y las cuestiones relacionadas con el intercambio electrónico de datos (IED) de la OMI (párrafos 5.20 a 5.23);
- .4 tomar nota de que, en el contexto de la resolución A.971(24) sobre el plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2006-2007, el Comité ha aprobado enmiendas a sus Directrices pertinentes y ha pedido a la Secretaría que elabore nuevas enmiendas a fin de que se examinen en el FAL 34 (párrafo 6.4);
- .5 tomar nota de la opinión del Comité de que todos los Estados faciliten a la Organización información sobre las medidas tomadas en relación con los casos de

piratería y robos a mano armada notificados que hayan ocurrido en sus aguas territoriales para permitir que el Comité determine, desde su perspectiva, la eficacia de tales medidas (párrafo 7.8);

- .6 tomar nota de que el Comité, ha aprobado el proyecto de Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, junto con el proyecto de resolución FAL conexas, a fin de que se adopten en el FAL 34, a reserva de las enmiendas que decida introducir el MSC 82 (párrafos 7.25 a 7.27 y anexo 2);
- .7 tomar nota de la decisión del Comité de establecer a reserva de las decisiones pertinentes del MSC 82, un grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y la facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y contenedores de carga, con el mandato pertinente (párrafos 8.22 a 8.25);
- .8 tomar nota del resultado de las deliberaciones del Comité sobre cuestiones relacionadas con el polizonaje y particularmente, de su decisión de que las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20)) abarcan el tema adecuadamente, por lo que no será preciso tomar nuevas medidas al respecto (párrafos 9.1 a 9.9);
- .9 tomar nota de las decisiones del Comité en lo referente a la elaboración de procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar (párrafos 9.12 a 9.14);
- .10 tomar nota del progreso realizado por el Comité, en cuanto a lo solicitado en la resolución A.984(24) sobre Facilitación del transporte de materiales radiactivos de la clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública (párrafos 12.5 a 12.17 y 12.22);
- .11 refrendar las decisiones del Comité en cuanto a la revisión del proceso relativo al Plan de acción de alto nivel y las prioridades en el bienio 2006-2007 (párrafos 16.2 a 16.4);
- .12 aprobar la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del 34º periodo de sesiones del Comité (párrafo 16.8 y anexo 6); y
- .13 aprobar el informe en términos generales.

ANEXO 1

PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN

(El texto que se propone añadir aparece subrayado y el que se propone suprimir aparece tachado)

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

B. Contenido y objeto de los documentos

1 En la Norma 2.6.1, modifíquense los siguientes subpárrafos, de modo que digan:

- "- clase y número del documento de identidad o de viaje
- visado, si se precisa, indicando su clase y número
- puerto y fecha de llegada"

2 Suprímase la Norma 2.6.3

~~"2.6.3 Norma. Normalmente las autoridades públicas no exigirán la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga escala en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y siempre que no se haya modificado la tripulación, en cuyo caso se presentará, de manera aceptable para las autoridades públicas apropiadas, una declaración en la que se indique que "No hubo modificaciones."~~

3 Suprímase la Práctica recomendada 2.7.1.

~~"2.7.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir listas de pasajeros en travesías cortas o en servicios mixtos marítimo ferroviarios entre países vecinos."~~

4 En la Práctica recomendada 2.7.3, modifíquense los siguientes subpárrafos, de modo que digan:

- "- tipo de documento de identidad o de viaje presentado por el pasajero
- número de serie del documento de identidad o de viaje
- visado, si se precisa, indicando su clase y número
- puerto de embarco"

Capítulo 3 - Llegada y salida de personas

A. Documentos y formalidades de llegada y salida

5 En la Norma 3.3.6, intercálase "estancia y" después de "correrá con los gastos de".

6 Sustitúyase la Norma 3.10 por el siguiente texto:

"3.10 **Norma.** Un pasaporte o un documento de identidad expedido de conformidad con los convenios pertinentes de la OIT, o de lo contrario un documento de identidad de personal marítimo válido y debidamente reconocido será el documento básico que facilite a las autoridades públicas, a la llegada o salida de un buque, los datos sobre cada uno de los tripulantes."

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

7 En la Norma 3.14, intercálense las palabras "que se encuentren" después de "a las personas".

8 Sustitúyase la Norma 3.15 por la Práctica recomendada 3.15, según se indica a continuación:

"3.15 **Norma-Práctica recomendada.** Las autoridades públicas ~~no impondrán no deberían imponer multas desorbitantes o desmesuradas~~ a los propietarios de buques en los casos en que dichas autoridades juzguen insuficientes los documentos de control de un pasajero o si, por tal motivo, el pasajero no puede ser admitido en el territorio del Estado."

D. Facilitación para los buques dedicados a cruceros y los pasajeros de dichos buques

9 Sustitúyase la Norma 3.21 por la Práctica recomendada 3.21 sustituyendo "se les exigirá" por "se les debería exigir".

10 Suprímase la Práctica recomendada 3.24 y la nota correspondiente.

~~"3.24 **Práctica recomendada.** Cuando un buque dedicado a cruceros permanezca en un puerto durante menos de 72 horas, los pasajeros en crucero sólo necesitarán visados en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas.~~

~~*Nota:* Con esta práctica recomendada se pretende que los Estados Contratantes puedan expedir a dichos pasajeros, o aceptar de ellos a la llegada, alguna especie de documento que indique que tienen permiso para entrar en el territorio."~~

11 Suprímase la Práctica recomendada 3.35.

~~"3.35 **Práctica recomendada.** Salvo en los casos en que el control de pasajeros se base sólo y exclusivamente en la lista de pasajeros, las autoridades públicas no insistirán en que se consignen los siguientes detalles en la lista de pasajeros:~~

- ~~• nacionalidad (columna 6)~~
- ~~• fecha y lugar de nacimiento (columna 7)~~
- ~~• puerto de embarco (columna 8)~~
- ~~• puerto de desembarco (columna 9)"~~

E. Medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito

12 Suprimanse las Prácticas recomendadas 3.39 y 3.40.

~~"3.39 **Práctica recomendada.** A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque se les concederá normalmente permiso temporal para desembarcar durante la permanencia en el buque en puerto, si así lo desean.~~

~~3.40 **Práctica recomendada.** Los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no están obligados a tener visado, salvo en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas."~~

ANEXO 2

PROYECTO DE RESOLUCIÓN FAL

**Resolución FAL.[...](34)
adoptada el [...] de marzo de 2007**

**REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL
CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS
QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL
(RESOLUCIÓN A.872(20))**

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

RECORDANDO que la Conferencia SOLAS de 2002 adoptó la resolución 3, "Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima", en cuyo párrafo dispositivo 1 (h) se invita a la Organización a que examine la resolución A.872(20) de la Asamblea sobre las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (las Directrices), y, si se considera necesario, a que elabore las correspondientes enmiendas a dicha resolución,

TENIENDO presentes las resoluciones 1373 (2001) y 1456 (2003), del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en las que, entre otras cosas, se observa con preocupación la conexión estrecha entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero y el tráfico ilícito de armas y se hace hincapié en la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas en los planos nacional, subregional, regional e internacional para reforzar la respuesta internacional a estas amenazas graves a la seguridad internacional,

CONSCIENTE TAMBIÉN de la labor desarrollada por otros organismos de Naciones Unidas y organizaciones internacionales, por ejemplo, la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes de las Naciones Unidas, la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen, el Instituto Internacional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia, la INTERPOL y la Organización Mundial de Aduanas, para ayudar a los Estados en la lucha contra el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el lavado de dinero y el tráfico ilícito de armas, facilitando orientación y mediante actividades de creación de capacidad,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.985(24) adoptada por la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario, mediante la cual la Asamblea, entre otras cosas, autoriza al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima a que adopten conjuntamente las enmiendas necesarias a las Directrices y a que les den publicidad mediante los medios apropiados,

TOMANDO NOTA de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 82º periodo de sesiones, adoptó la resolución MSC.[...](82) sobre la Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)), mediante en la que adoptó enmiendas idénticas a las Directrices,

1. ADOPTA las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos Miembros a implantar las Directrices revisadas a partir del [1 de abril de 2007];
3. INVITA ASIMISMO a los Gobiernos Miembros y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI a que den la mayor difusión posible a las Directrices revisadas a fin de garantizar su distribución e implantación generalizada y a que las pongan en conocimiento de los capitanes de puerto, compañías navieras, propietarios y operadores de buques, capitanes y todas las demás partes interesadas;
4. INVITA ASIMISMO, según proceda, a los Gobiernos Miembros a que contemplen la posibilidad de enmendar sus legislaciones nacionales para dar pleno cumplimiento a las Directrices revisadas;
5. PIDE TAMBIÉN a la Asamblea que refrende las medidas adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Facilitación y que revoque la resolución A.872(20).

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

ÍNDICE

PREÁMBULO

CAPÍTULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRAFICO ILÍCITO DE DROGAS Y DE SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS

1 PROCEDIMIENTOS DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

- 1.1 Medidas de los funcionarios de las Autoridades competentes
- 1.2 Información con respecto a la tripulación
- 1.3 Función de las Compañías
- 1.4 Seguridad de la carga
- 1.5 Seguridad en la instalación portuaria
- 1.6 Seguridad en general
- 1.7 Seguridad relativa al personal
- 1.8 Generalidades

2 POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES

- 2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque
- 2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque
- 2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque
- 2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

3 FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS POR LO QUE RESPECTA A LA SEGURIDAD INTEGRAL DEL BUQUE

- 3.1 Enseñanza y formación de la tripulación
- 3.2 Coordinación entre las Autoridades competentes y el Puerto y la Compañía
- 3.3 Reconocimiento del riesgo del tráfico ilícito
- 3.4 Examen de la protección del buque
- 3.5 Personal disponible para la seguridad del buque
- 3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

4 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SEGURIDAD INTEGRAL DEL BUQUE

- 4.1 Seguridad de los servicios en tierra
- 4.2 Seguridad a bordo del buque
 - 4.2.1 Control del acceso al buque e identificación
 - 4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto
 - 4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes
- 4.3 Precauciones generales en los buques
- 4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque
 - 4.4.1 Iluminación
 - 4.4.2 Vigilancia desde el buque
 - 4.4.3 Búsqueda por debajo de la línea de flotación
- 4.5 Control del personal
- 4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de droga+s
 - 4.6.1 Individualmente
 - 4.6.2 Confabulación organizada

5 DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

- 5.1 Registros a bordo
- 5.2 Planificación de los registros a bordo
- 5.3 Tipos de registro a bordo
 - 5.3.1 Registro reactivo
 - 5.3.2 Registro rápido
 - 5.3.3 Registro preventivo
- 5.4 Métodos de registro
 - 5.4.1 Registro físico
 - 5.4.2 Sistema de rayos X y tecnología para la detección
 - 5.4.3 Empleo de perros
 - 5.4.4 Consideraciones adicionales

6 OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

- 6.1 A bordo del buque
- 6.2 Lugares de ocultamiento a bordo del buque
- 6.3 Circunstancias sospechosas a bordo
- 6.4 Controles propuestos a los capitanes y oficiales del buque
- 6.5 Observación de las pautas de comportamiento
- 6.6 Circunstancias sospechosas en la mar
- 6.7 Circunstancias sospechosas en tierra

7 MEDIDAS QUE PROCEDERÁ ADOPTAR AL ENCONTRAR DROGAS

- 7.1 Orientación general
- 7.2 Consideraciones para garantizar la seguridad personal
- 7.3 Orientación concreta

8 SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

- 8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo
- 8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

CAPÍTULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y DE PRODUCTOS QUÍMICOS

- 1 Precusores y productos químicos esenciales utilizados en la elaboración ilícita de estupefacientes o sustancias sicotrópicas
- 2 Precauciones para el transporte de precursores o productos químicos esenciales utilizados en la elaboración de estupefacientes
- 3 Recomendaciones para los países productores, distribuidores y proveedores de productos químicos o precursores

ANEXOS

ANEXO 1 - LISTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES Y PRECURSORES FRECUENTEMENTE UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS (SEGÚN LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS, SUSCRITA EN VIENA EL 19 DE DICIEMBRE DE 1988).

ANEXO 2 - EQUILIBRIO ENTRE LA PROTECCIÓN Y LA FACILITACIÓN

ANEXO 3 - SITIOS DE INTERNET QUE OFRECEN INFORMACIÓN RELATIVA A LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL, ESTADÍSTICAS DE CONSUMO E INCAUTACIÓN Y SITUACIONES CONEXAS AL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS

ANEXO 4 - LAS DROGAS Y LA DROGADICCIÓN

**DIRECTRICES REVISADAS PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL
CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS Y
PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES
DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO
INTERNACIONAL**

PREÁMBULO

La Organización Marítima Internacional – OMI, presenta las siguientes "Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional" (revisadas), armonizadas con los instrumentos internacionales y recomendaciones emanadas por diferentes organismos internacionales como la misma OMI, la Organización Mundial de Aduanas - OMA y la Organización Internacional del Trabajo - OIT, buscando como fin lograr un equilibrio entre la facilitación del comercio internacional y la gestión de la protección, para así contribuir a evitar que las actividades del narcotráfico.

Lo anterior, con el fin último de dar cumplimiento a lo expresado en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, 1373 de 2001 que en el numeral 4 hace alusión a la estrecha relación que existe entre el terrorismo y la delincuencia internacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero, el tráfico ilícito de armas y pone de relieve la necesidad de estrechar la cooperación en los planos nacional, subregional, regional e internacional, para reforzar la respuesta internacional al terrorismo y amenazas graves a la seguridad internacional y en la Resolución 1456 de 2003 que reafirma el deber de evitar que los terroristas recurran a otras actividades delictivas como la delincuencia transnacional organizada, el uso y el tráfico ilícito de drogas, entre otras actividades delictivas.

Es así como las presentes Directrices tienen como propósito determinar los procedimientos básicos para detectar no solamente drogas a bordo, sino también hacer de la prevención la principal manera de evitar que el flagelo del narcotráfico afecte la economía y el bienestar mundial al atentar contra el comercio marítimo internacional.

Bajo este espectro, es valioso resaltar las labores que han realizado tanto los Estados, como las Organizaciones Internacionales en materia de lucha contra el narcotráfico que se ven reflejados en instrumentos internacionales que gozan hoy por hoy de indudable aceptación internacional.

Ejemplo de lo anterior, a continuación se hará una rápida revisión de varios esfuerzos internacionales en materia de lucha contra el narcotráfico y en algunos de ellos, su pormenorizada relación con el transporte marítimo internacional.

En materia general vale la pena mencionar que existen las Convenciones Internacionales del Opio (La Haya 1912 – Ginebra de 1925), la Convención para limitar la elaboración y regular la distribución de drogas (Ginebra de 1931), la Convención para la supresión del tráfico ilícito de drogas peligrosas (Ginebra de 1936), el Protocolo de Nueva York de 1946 que enmienda la mayoría de los anteriores, la Convención Única sobre Drogas (Nueva York de 1961) y su Protocolo de 1971, la Convención sobre sustancias sicotrópicas (Viena 1971) y la Convención de

las Naciones Unidas sobre tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas (Viena de 1988), lo cual demuestra el desarrollo jurídico que ha tenido el tema a lo largo del tiempo y la respuesta internacional a una actividad que afecta directamente a la sociedad.

De esta última, la Convención de Viena de 1988¹, se puede establecer que actualmente tiene una importante aceptación dentro de la comunidad internacional, debido a su completo análisis y recorrido normativo en su contenido, basado en la prevención y erradicación del tráfico ilícito de drogas. Por tanto, para la implementación de las presentes Directrices, se recomienda tener un conocimiento general de la citada Convención de Viena. En este sentido, se sugiere hacer especial énfasis de lo que establece la Convención en sus artículos: 3. Delitos y Sanciones, 5. Decomiso, 9. Cooperación y Capacitación, 12. Sustancias que se utilizan con frecuencia, 13. Materiales y Equipos, 15. Transportistas Comerciales, 16. Documentos comerciales y etiquetas de las exportaciones, 17. Tráfico ilícito por mar, 18. Zonas y puertos francos y 20. Información que deben suministrar las partes.

Así mismo, hay que tener en cuenta los acuerdos bilaterales que celebran los Estados sobre la materia de prevención y control del tráfico ilícito de drogas, muchos de ellos inspirados en las convenciones internacionales citadas.

Por otro lado, la existencia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 - CONVEMAR² es fundamental para tener en cuenta en la aplicación de las Directrices, en especial por su alusión al principio de la cooperación, considerada como base fundamental para lograr objetivos comunes, bajo la premisa de la responsabilidad compartida, ya que definitivamente la acción contra la droga es una responsabilidad común que requiere un enfoque integrado y equilibrado.

Sin embargo, como se dijo al inicio, la humanidad afronta hoy por hoy una serie de variables que alteran de manera sistémica el desarrollo, el comercio y las economías mundiales y aspectos como el narcotráfico y el terrorismo, entre otros, ponen en riesgo la facilitación del transporte marítimo internacional, por tal razón es provechoso igualmente resaltar la conexión directa que hay de estos temas con respuestas positivas como los son las nuevas disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar - SOLAS, el Código internacional para protección de buques e instalaciones portuarias - Código PBIP, elaboradas por la OMI, el "Repertorio de recomendaciones prácticas de la OMI/OIT sobre protección en los puertos de la OIT, y el "Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global" de la Organización Mundial de Aduanas - OMA" (Marco normativo SAFE).

Para la implementación de las presentes Directrices se considera viable conocer del contenido de estos documentos, entendiéndolos como complemento y extensión del manejo temas que procuran por la armonización de procedimientos, la agilización en los trámites relacionados con el transporte marítimo, la protección para la gente de mar, el personal de apoyo

¹ La Convención de Viena del 20 de diciembre de 1988, entró en vigor internacional el 11 de noviembre de 1990. Al mes de enero de 2006 tiene 179 Estados Parte, de los cuales 87 son firmantes.

² CONVEMAR de 1982, artículo 108, "1. Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las Convenciones internacionales. 2. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico".

en tierra, las instalaciones portuarias y los buques y que finalmente tienen como objetivo contribuir al equilibrio entre facilitar y proteger.

Es así como vale la pena recordar que a raíz de la Conferencia Diplomática convocada por la OMI en el año 2002 se adoptaron nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar, fruto de ello, es el reconocido Código PBIP, con un propósito único y específico de incrementar de manera significativa, a través del esfuerzo de los gobiernos y las empresas privadas, la protección marítima. Las nuevas prescripciones del mencionado Código, constituyen sin duda alguna, una base sólida de la manera cómo internacionalmente, los buques y las instalaciones portuarias a través de la cooperación, pueden prevenir y determinar los actos que amenacen la protección del transporte marítimo. Así, este nuevo Capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP exigen que los buques, las compañías marítimas y las instalaciones portuarias, cumplan sus prescripciones contribuyendo al incremento de la seguridad y la protección marítima y sobre todo, a salvaguardar a las personas que a bordo o en tierra participan en esta actividad.

Teniendo en cuenta que el Código permite la eficaz cooperación y entendimiento entre todos los actores que intervienen en el transporte marítimo, valga decir, autoridades, gobiernos nacionales, regionales y locales y por supuesto capitanes, tripulaciones, pasajeros, armadores, empresarios del transporte y administraciones portuarias, se considera como un elemento más que sustenta la aplicación de las mencionadas directrices, por cuanto la cooperación entre los diversos actores y sus responsabilidades puede contribuir a la efectividad de las aplicaciones. Es aquí entonces en donde cabe mencionar la amenaza que para la protección marítima supone el contrabando de drogas. Si bien el Código no menciona en ninguno de sus apartes términos como narcotráfico, drogas o narcóticos, si se considera el tráfico ilícito de drogas, como un verdadero atentado a la protección, basta con imaginar todo lo que existe detrás de este negocio: armas, dinero fácil, mercancías ilícitas, robos, secuestros y atentados terroristas, entre otros.

Por otro lado, el "Repertorio de recomendaciones prácticas de la OMI/OIT sobre protección en los puertos", busca integrar los aspectos de protección, seguridad y salud en los puertos y terminales. Dicho Repertorio, se enmarca en las gestiones internacionales que buscan complementar el trabajo sobre protección marítima realizado por la OMI, presentando un método para definir debilidades con respecto a la protección del puerto, con el fin de determinar las tareas y medidas de protección encaminadas a prevenir, detectar y dar respuesta a actos ilícitos contra los puertos utilizados para el tráfico marítimo internacional, pero igualmente resalta que éstas pueden servir de base para las eventuales acciones encaminadas a la protección de las operaciones marítimas y de los puertos destinados al tráfico nacional.

En este sentido, amplía las cuestiones relativas a la protección mas allá del ámbito de las instalaciones portuarias hasta el puerto en su conjunto, entendiendo que las disposiciones del Código PBIP, enumeran los requisitos relacionados únicamente con la protección del buque y la interfaz directa entre el buque y la instalación portuaria, pero manteniendo la compatibilidad con éste. Es por esto que se determina que la Evaluación de la Protección del Puerto (EPP) y el Plan de Protección del Puerto (PPP) deben tener en cuenta las medidas de protección implantadas en las instalaciones portuarias, para lo cual resalta la necesidad de relación entre cada una de ellas y el resto del puerto.

Igualmente, destaca el tema de la formación y sensibilización sobre la protección en esta materia, entendiéndolos como factores básicos para llevar a la práctica, de manera eficiente una estrategia adecuada para la protección portuaria.

En lo relativo a la integridad buscada entre el citado Repertorio y las presentes Directrices, se resalta que las medidas de seguridad que se implementen, deben ser consideradas las tendientes a impedir la introducción fraudulenta de contrabando, medicamentos, narcóticos, otras sustancias ilegales y, materiales prohibidos, con el objetivo general de mantener un nivel aceptable en todos los niveles de Protección.

Las recomendaciones de este Repertorio, no se suscriben únicamente a la definición de los aspectos a ser considerados en la evaluaciones y en la implementación de las planes de protección, sino que llaman la atención para que los Estados Miembros preparen una "declaración de política en materia de seguridad de los puertos", la cual debería examinarse y actualizarse periódicamente para reflejar la evolución de las actividades que se desarrollan en su interior y conexas. En esta declaración, se deben especificar las medidas adoptadas por éste, entre otras, para la promoción de la cooperación regional e internacional, el reconocimiento de la importancia del factor humano, y la interdependencia entre la protección y la seguridad pública, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente.

Por ultimo, pero no menos importante, es el "Marco normativo SAFE", que parte de la base de determinar que el comercio mundial es la base para la prosperidad económica, pero que también es susceptible a ser utilizado con fines terroristas que podrían ocasionar trastornos a la economía global, por tanto éste dicta los principios y normas básicas mínimas de actuación para la OMA proponiendo garantizar la fluidez del comercio global y facilitar la circulación de las mercancías.

Dicho "Marco normativo SAFE" exalta la labor de las aduanas al ser importantes actores que contribuyen con la seguridad y la facilitación del comercio mundial y resalta su importancia al desarrollar una gestión integral de la cadena logística, la facilitación del comercio, el aumento de certidumbre y predictibilidad, el hacer frente a los desafíos del siglo XXI, el reforzar la cooperación entre las aduanas y las empresas y así mismo, reformar la cooperación interna para mejorar las capacidades .

El "Marco normativo SAFE" ofrece un esquema determinado por cuatro elementos básicos que son plenamente complementarios a la labor de la OMI dentro de los temas de facilitación del tráfico marítimo internacional. Estos son, armonizar los requisitos relativos a la información electrónica, la utilización de un enfoque coherente de análisis de riesgos en cuanto a cuestiones de seguridad, la inspección de contenedores y de carga de alto riesgo destinados al exterior utilizando en la medida de lo posible métodos no intrusivos y las ventajas que obtendrán los medios comerciales al aplicar y cumplir las normas mínimas relativas a la seguridad de la cadena logística.

Entonces pues, lo básico de este "Marco normativo SAFE" es ver cómo mediante un método establecido en dos pilares de colaboración descansan los elementos básicos y se logran una serie de ventajas para el comercio mundial. Los dos pilares se sostienen sobre la relación Aduanas – Aduanas y sobre la relación Aduanas – Empresas, los cuales si se desarrollan de manera optima traerán como resultados positivos el fomento del comercio mundial, mayor seguridad contra el terrorismo, un aumento de la contribución de las aduanas y de los socios

comerciales al bienestar económico y social de los Estados, el fortalecimiento de la capacidad de las aduanas para detectar, enviar y manejar envíos de alto riesgo haciendo más eficiente la gestión de las mercancías, y la eliminación de la duplicación y los múltiples requisitos para presentación de informes.

De este modo, es importante 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" a la luz también del Marco Normativo de la OMA, por cuanto conserva el principio de resaltar el tema de facilitación de la OMI y más específicamente el concepto de cooperación y prevención, ya que se establecen los criterios mediante los cuales se concede a las empresas de la cadena logística un estatuto oficial como colaboradores asociados en las tareas relacionadas con la seguridad. Estos criterios se refieren a análisis de riesgos objeto de evaluación, planes de seguridad ajustadas a los riesgos objeto de evaluación, planes de comunicación, medidas para prevenir que mercancías irregulares o que carezcan de la debida documentación entren en la cadena logística internacional, seguridad física de los edificios y locales utilizados como lugar para realizar el cargamento o para el almacenamiento, seguridad de la carga y de los contenedores, medios de transporte, control del personal y protección de los sistemas de información.

Para finalizar, es importante tener en cuenta que a nivel mundial las mayores incautaciones de estupefacientes y un considerable porcentaje del contrabando de drogas se realizan en el medio marítimo. Por esta razón, todos los esfuerzos para la prevención del tráfico ilícito a bordo de todo tipo de buques y una rutina de control del desvío de productos químicos, hacen que los riesgos se reduzcan y se eviten a toda costa situaciones difíciles para el buque, el capitán, la tripulación y la carga. Al considerar las repercusiones del tráfico ilícito de drogas en los medios de transporte comerciales, habrá que tener en cuenta tres factores importantes:

- i) El gran valor de las drogas, al entrar de contrabando en grandes cantidades, atrae a organizaciones criminales internacionales y a grupos terroristas. La posibilidad que se presenten episodios de violencia, especialmente ataques armados en el momento de descubrir cualquier cantidad considerable de drogas, no debe pasarse por alto y, por lo tanto, será preciso tomar siempre las debidas precauciones.
- ii) El narcotraficante profesional, rara vez transporta él mismo las drogas y por regla general, encuentra un cómplice que lo haga. Los marinos mercantes son contactados con frecuencia por los narcotraficantes ansiosos de llevar sus productos de los países productores a los países consumidores. Frecuentemente, los marinos no son totalmente concientes de los riesgos involucrados, que varían desde largas condenas, hasta la pena de muerte en algunos países.
- iii) No existen rutas de navegación "seguras" donde las compañías navieras tengan la plena certeza de que no haya sustancias ilícitas en su buques. Los viajes directos desde los países productores hasta los países consumidores son claramente considerados como peligrosos y reciben especial atención por parte de las autoridades aduaneras. Sin embargo, se están transportando crecientes cantidades de drogas por rutas de circuito y otras rutas, mediante la utilización de puertos en países no productores que, según los narcotraficantes, reducen el riesgo de que su mercancía sea interceptada en los países de destino.

Las Presentes Directrices facilitan el asesoramiento de carácter general que puede servir de orientación a propietarios de buques, gente de mar y demás personas estrechamente relacionadas con la utilización de los buques. Su objetivo es ayudar a las compañías navieras, operadores y gestores navales, a los capitanes y a los oficiales de buques a prevenir y combatir el tráfico ilícito de drogas y a reconocer los principales síntomas de la dependencia de drogas entre la tripulación. Teniendo en cuenta estas Directrices, los propietarios de buques examinarán la posibilidad de adoptar o mejorar procedimientos encaminados a evitar delitos de narcotráfico y el desvío de productos químicos a bordo de sus buques. Tales procedimientos tendrán que variar forzosamente de unos buques a otros, en función del tipo de buque, de la carga, y de las rutas que cubran sus servicios.

El transporte marítimo es vulnerable al tráfico de drogas en dos frentes. En primer lugar, la amenaza de que la droga se oculte en los buques hace que los esfuerzos de las autoridades competentes de cada Estado para imponer la ley, retrasen la salida de los buques, especialmente los de carga. En segundo lugar, el posible consumo de drogas por parte de la tripulación, amenaza la seguridad del buque.

La manera primordial y básica de crear un frente común contra el narcotráfico y la dependencia a las drogas que se puede presentar en los buques y su tripulación, es la educación, la capacitación, la adecuada selección del personal y una asistencia al personal de los buques. Sin lo anterior, es imposible crear conciencia en la tripulación y lograr un compromiso real con la compañía y con el buque que asegure la transparencia y limpieza en las actividades que el buque desarrolle.

Finalmente, es importante resaltar la invaluable información recogida de las completas paginas de Internet y documentos escritos, tanto de la Junta Internacional sobre fiscalización internacional de drogas, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen, la Comisión Internacional de la Policía Criminal, la Unión Europea, la Organización de Estados Americanos y las memorias de los Cursos Interamericanos sobre seguridad portuaria auspiciados por la esta última, las cuales fueron materia básica para la elaboración de las presentes Directrices.

CAPÍTULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS Y DE SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS

La prevención es uno de los aspectos más importantes dentro del tema del tráfico ilícito de drogas, pues deberá involucrar a todos aquellos que integran el sector marítimo, con el fin de que se adquiera una mayor conciencia de la magnitud del problema mundial del tráfico ilícito de drogas, y se estimule a participar en los esfuerzos de ámbito internacional para detectar y suprimir el tráfico de estupefacientes y de sustancias sicotrópicas.

Igualmente, parte de la prevención es acrecentar los planes de seguridad y protección en los sitios de embarque, puertos, instalaciones portuarias y buques, y por otro lado, mantener una acción concertada entre las autoridades públicas presentes en el puerto, en especial en aquellas que están directamente relacionales con la interfaz buque – puerto, aspecto en el que cobra aún más sentido el espíritu de facilitación, cooperación y capacitación que debe estar presente en la relación entre éstas autoridades, las empresas navieras, y la tripulación, que tendrá como óptimo resultado en general, un puerto protegido, en particular un control del tráfico ilícito.

Sin embargo, es preciso que exista un equilibrio entre el control y la facilitación, pues el exceso de control podría estar en contra del desarrollo normal del comercio internacional de cargas legítimas, causando demoras innecesarias tanto a los buques como a las instalaciones portuarias, y por otro lado, la ausencia de éste acarrearía un aumento del narcotráfico.)

1 PROCEDIMIENTOS DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

1.1 Medidas de los funcionarios de las Autoridades competentes

Los funcionarios de las Autoridades competentes tienen ciertos deberes que cumplir con respecto a todos los buques procedentes de países extranjeros, y con destino a los mismos, y normalmente tratan de establecer una cooperación amistosa con los oficiales y marineros. Su formación deberá prepararlos para respetar el buque como el hogar del marino y reconocer que los tripulantes desean realizar su trabajo sin intromisiones y sin que la vida a bordo sea perturbada más de lo necesario.

Es importante que los funcionarios de las Autoridades competentes reciban toda cooperación e información que cualquier tripulante les pueda prestar para erradicar el tráfico de drogas. La información facilitada se tratará con la máxima confidencialidad y se investigará sin demora.

Algunas Autoridades del Estado ribereño están autorizadas por la ley para subir a bordo³, sin permiso del Estado de abanderamiento, de todo buque que no tenga inmunidad soberana dentro de sus puertos o mientras transiten o permanezcan en su mar territorial y a registrar y examinar cualquier parte del mismo, así como abrir espacios o contenedores cerrados, de los que se sospeche pueda haber contrabando, estén o no estén disponibles las llaves de los mismos. Algunas Autoridades también estarán autorizadas a poner en práctica, en la zona adyacente, el control necesario para evitar, entre otras cosas, cualquier infracción de las disposiciones aduaneras, leyes y reglamentaciones de legislación de cada país. Las Autoridades del Estado ribereño también podrán estar autorizadas para subir a bordo y registrar, con el permiso del Estado de abanderamiento, buques de pabellón extranjero sospechosos que se hallen mar adentro de la zona adyacente/mar territorial.

Entre las preguntas hechas acerca de las medidas que pueden tomar los funcionarios de las Autoridades competentes respecto del buque, cabe destacar las siguientes:

¿Pueden los funcionarios de las Autoridades competentes subir a bordo del buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se dispone que cualquier funcionario de las Autoridades competentes pueda subir al buque en todo momento, mientras éste se encuentre dentro de los límites de un puerto o en las aguas territoriales. La invocación de los Planes de Protección de los buques, no debe ser un argumento para que las autoridades públicas competentes puedan acceder al buque o algún sitio del mismo.

³ Véase Circular MSC/Circ.1156: Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.)

¿Pueden los funcionarios de las Autoridades competentes registrar el buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se autoriza a determinados funcionarios de las Autoridades competentes a registrar cualquier parte del buque. También se les autoriza, por ley, a permanecer a bordo del buque mientras se efectúen los registros necesarios. Es posible que sea preciso que en ciertas zonas del buque, por ejemplo, los espacios de carga espacios de carga inertizados, etc., necesiten asesoramiento o ayuda de la tripulación, puede que sea necesario utilizar indumentaria o equipo especial para llevar a cabo un registro. Los funcionarios de las Autoridades competentes deberán ser informados de la existencia de tales zonas dentro del buque. Tales funcionarios deberán respetar la obligación de dar cumplimiento a las prescripciones del plan de protección del buque, en tanto éstas no impidan que desarrollen sus cometidos operacionales o contravengan sus derechos de acceso de conformidad con las leyes.

¿Pueden los funcionarios de las Autoridades competentes apresar un buque cuando se encuentren en él sustancias ilícitas?

Con arreglo a determinadas legislaciones nacionales, ciertos buques utilizados para el transporte de mercancías que puedan ser objeto de decomiso también pueden ser apresados con arreglo a la legislación correspondiente. Se podrán imponer sanciones al buque cuyos oficiales responsables, es decir, el capitán, los oficiales y maquinistas, gestor naviero o el propietario, estén involucrados, ya sea por sus propios actos o por negligencia en la adopción de precauciones razonables para evitar que algún tripulante bajo su supervisión se dedique al tráfico ilícito de drogas.

¿Se debe proporcionar una plancha de desembarco adecuada para el acceso al buque?

En la mayor parte de las legislaciones se exige que los funcionarios de las Autoridades competentes tengan un medio de acceso seguro para entrar y salir del buque. Los requerimientos de los funcionarios de las Autoridades competentes deberán atenderse de inmediato, siempre que sean razonables teniendo en cuenta las circunstancias.

¿Qué poder tiene el funcionario de la Autoridad competente al efectuar el registro del buque?

La legislación puede permitir, con sujeción a las facultades de cada autoridad en el marco de la legislación nacional, que el funcionario de la Autoridad competente tenga libre acceso a todos las partes del buque y de su carga. Adicionalmente dicho funcionario podrá:

- .1 marcar o hacer marcar cualquier mercancía antes de su embarco;
- .2 guardar bajo llave, precintar o dejar en lugar seguro cualquier mercancía transportada en el buque o que se encuentre en algún otro lugar o en algún contenedor; y
- .3 abrir por la fuerza cualquier lugar o contenedor que este cerrando si las llaves son retenidas o no están disponibles.

Tales funcionarios tendrán autoridad para:

- .1 subir a bordo y registrar buques cuando estas medidas sean necesarias para suprimir el narcotráfico por mar; y
- .2 detener a todo infractor e imponer sanciones y multas, así como expedir órdenes de detención, a menos que en la legislación del país en cuestión se disponga otra cosa.

Cuando los funcionarios de las Autoridades competentes entablen un proceso judicial, se podrá considerar que el capitán y demás partes son responsables desde el punto de vista jurídico con arreglo a la legislación nacional pertinente.

1.2 Información con respecto a la tripulación

Se podrá pedir a los capitanes de buques que satisfagan toda solicitud razonable de la Autoridad competente en relación con la información importante que pueda estar disponible acerca de uno o varios tripulantes. Aunque pueda haber responsabilidad penal, la cooperación y el valor de la información facilitada por el capitán podrían ser factores para mitigar la responsabilidad del buque.

A la llegada del buque, los funcionarios de la Autoridad competente deberán ser notificados cuando sea factible, en el caso de que uno o varios miembros de la tripulación hubieran abandonado el buque, o entrado en él, en ese puerto. Es importante tener en cuenta que antes de la visita de libre plática ningún tripulante debería abandonar el buque.

Se facilitará a los funcionarios de las Autoridades competentes, información sobre la carga y la tripulación antes de la llegada del buque⁴.

EN NINGUNA CIRCUNSTANCIA LOS FUNCIONARIOS DE LAS AUTORIDADES PUBLICAS COMPETENTES DEBERÁN ABUSAR DE LOS PODERES OTORGADOS POR LAS LEGISLACIONES QUE RIGEN SUS FUNCIONES. TODO CASO DE FALTA DE INTEGRIDAD POR PARTE DE TALES FUNCIONARIOS EN CUALQUIER PARTE DEL MUNDO DEBERÁ SER NOTIFICADO A LAS AUTORIDADES NACIONALES Y A LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO.

Previa solicitud, las Autoridades competentes notificarán a los propietarios de buques y capitanes cuáles son los puertos de alto riesgo. Tales Autoridades deberán designar puntos de contacto específicos en los puertos a fin de informar sobre incidentes relacionados con las drogas.

1.3 Función de las Compañías

Siempre que sea factible, las Compañías deberán estar dispuestas para prestar asistencia a las Autoridades competentes en la información apropiada en relación con los métodos de registro del tipo de buques que utilice la Compañía.

⁴ Véase Circular MSC/Circ.1130: Orientaciones para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto.

Los pormenores, inclusive planos, de cualquier reciente reparación estructural, remodelación o reforma importante del buque (en el interior o el exterior) deberán ponerse a disposición en caso de que sean requeridos por las Autoridades competentes.

Las Compañías normalmente deberán permitir que las Autoridades competentes tengan acceso a la información comercial sobre los buques y su carga, especialmente la relativa a los cambios de destino, de consignatario, etc.

Las Compañías deberán colaborar en la formación de los funcionarios de las Autoridades competentes por lo que respecta a la utilización de los sistemas de información relativos a la ruta de los contenedores y a la carga, así como permitir que las Autoridades competentes tengan el debido acceso a tales sistemas.

1.4 Seguridad de la carga

Las Compañías para elaborar los procedimientos sobre manipulación de la carga en los Planes de Protección de sus buques, deberán solicitar a las Autoridades competentes, ayuda en cuanto a la facilitación de información y asesoramiento experto para su personal responsable de la seguridad, de la manipulación de la carga y de la documentación, con el fin de capacitarlo para reconocer y notificar los casos en que las circunstancias den lugar a sospechas, tales como discrepancia en el peso, desapariciones, incongruencias en el pago, en la elaboración de fardos, en la ruta, anomalías en la documentación o cualquier otro tipo de discrepancia.

Los planes y procedimientos deberán incluir la obligación de notificar a las autoridades competentes cualquier violación de las medidas de protección o cualquier inquietud respecto a la protección de la carga.

1.5 Seguridad en la instalación portuaria

En las instalaciones portuarias y lugares abarcados por los planes aprobados de protección de las instalaciones portuarias, los procedimientos en materia de protección se deberán implantar de conformidad con las disposiciones del Código PBIP. En las instalaciones portuarias y en otros lugares, por ejemplo, las plataformas fijas y las flotantes, que no estén abarcadas por planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados por el Gobierno Contratante de que se trate, se implantarán las medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques que arriben a las mismas, de conformidad con la resolución 7 de la Conferencia SOLAS 2002, sobre Adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974. Entre estas medidas pueden estar las siguientes:

- .1 El control del acceso de vehículos privados a los depósitos de carga y a los servicios de embarque.
- .2 Poseer una lista de todos los vehículos y personas que tengan un acceso autorizado periódico a los depósitos de carga y a los servicios portuarios y poner dicha lista a disposición de las Autoridades competentes.

- .3 Limitar el estacionamiento de todos los vehículos a una zona designada que se encuentre alejada de las zonas activas de carga de los buques.
- .4 A todo vehículo autorizado para entrar en un momento determinado en los depósitos de carga o servicios de embarque se le deberá expedir un pase fechado, y podrá estacionar únicamente en las zonas designadas. Los números del pase deberán ser registrados y puestos a disposición de las Autoridades competentes, cuando se exija.
- .5 Cuando la instalación portuaria o el buque disponga de sistemas de seguridad electrónicos, tales como, televisión en circuito cerrado en las zonas de manipulación o embarque de la carga, estos sistemas deberán ser puestos a disposición de las Autoridades competentes, si éstas así lo solicitan.
- .6 El acceso a las zonas de carga y el buque únicamente se permitirá al personal y a los vehículos autorizados que muestren la identificación correcta.
- .7 Todas estas previsiones y acciones deberán, en la medida de lo posible, estar armonizadas con las medidas pertinentes del Plan de Protección del buque.

1.6 Seguridad en general

El oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección del buque deben examinar periódicamente las medidas de control y protección existentes en los puertos de escala y tomar las medidas encaminadas a notificarlas al oficial de protección de la instalación portuaria y/o a la autoridad competente del puerto en cuestión. Dicho examen deberá concentrarse específicamente en las medidas concebidas para restringir el acceso al buque, y los servicios y a los cargamentos, por parte de personas, cargas y/o provisiones no autorizadas.

El oficial de la compañía para la protección marítima deberá notificar a las Autoridades competentes, si los empleados descubren bultos sospechosos o carga injustificada en el buque o fuera de él. Tales bultos sospechosos deberán mantenerse en observación mientras se notifica a las Autoridades competentes.

El oficial de la compañía para la protección marítima deberá enviar a los buques y a los servicios de embarque, información relativa a la descripción de las sanciones y/o medidas internas aplicadas a los empleados en los casos confirmados de tráfico y abuso de drogas, haciendo referencia, en términos generales, a las severas sanciones impuestas por las Autoridades competentes de todo el mundo en materia de delitos relacionados con drogas.

La Compañía deberá facilitar a las Autoridades competentes información relativa a las compañías de estibadores que prestan sus servicios en sus buques en los respectivos puertos, al igual que la identificación de las compañías que proveen servicios relacionados con los buques.

La Compañía deberá tomar, en la medida de lo posible, todas las precauciones necesarias al contratar nuevos empleados que vayan a trabajar en sus respectivos buques, con el fin de verificar que ninguno de ellos haya sido condenado por narcotráfico o tengan antecedentes relacionados con el abuso de drogas.

1.7 Seguridad relativa al personal

El oficial de la compañía para la protección marítima y, cuando proceda, el oficial de protección del buque deberán permitir que únicamente los empleados autorizados y debidamente identificados se ocupen de la información relacionada con las operaciones de carga o del buque.

El oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección del buque deberán participar con las Autoridades competentes en la formación de su personal para que éste sea capaz de determinar los casos en los que las excepciones a las prácticas comerciales normales puedan sugerir la posibilidad de un delito relacionado con drogas.

El personal pertinente de las Compañías deberá estar capacitado para reconocer las señales que indiquen que un empleado pueda ser capaz de cometer delitos relacionados con drogas y para conocer las medidas que deban tomarse en caso de que surjan sospechas.

1.8 Generalidades

La Compañía deberá proveer puntos de contacto locales, claramente identificados y de fácil acceso, para todos los asuntos que presenten un interés jurídico para las Autoridades competentes tales como registros de carga, reservas de pasajeros, rutas de la carga, información sobre los empleados, etc.

Las Compañías deberán comunicar a todos los empleados o agentes que participen en las operaciones del buque o de la carga, tanto en tierra como a bordo, el contenido de estos asuntos y darles instrucciones para su cumplimiento si se ajustan a las normas de la Compañía.

Las Compañías deberán estimular un intercambio de información permanente y abierto con las Autoridades competentes.

Las Compañías y las Autoridades competentes, junto con los demás organismos que participan en las transacciones comerciales, deberán intercambiar opiniones a intervalos regulares, tanto a nivel local como nacional, sobre los asuntos de interés mutuo.

Las Compañías tratarán de obtener asesoramiento de las Autoridades competentes por lo que respecta a la provisión de la adecuada asistencia y del material pedagógico necesario de modo que el oficial de la compañía para la protección marítima o el oficial de protección del buque:

- .1 incluya en la Evaluación de protección de sus buques el tráfico ilícito de drogas, como una amenaza;
- .2 elabore procedimientos en los Planes de protección de los buques que eviten el tráfico ilícito de drogas; y
- .3 ponga en práctica estos planes.

Las Compañías tratarán de impartir formación a su personal, tanto en tierra como a bordo, con respecto a los peligros del abuso de drogas y a los métodos de identificación de las sustancias ilícitas.

2 POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES

Los procedimientos necesarios para evitar el ocultamiento de drogas a bordo de los buques dependen claramente del nivel y naturaleza del riesgo presente. Los transportistas necesitan evaluar dicha amenaza y determinar su vulnerabilidad.

Entre los factores que habrá que tener en cuenta cabe destacar:

- .1 los puertos de escala y las rutas que siga el buque;
- .2 la procedencia y el destino de la carga;
- .3 el nivel de control ejercido en las instalaciones portuarias y los servicios costeros,
- .4 el grado de control ejercido en relación con acceso al buque, y
- .5 la vulnerabilidad de la tripulación a la presión ejercida por los narcotraficantes.

En la actualidad, los traficantes utilizan una gran variedad de rutas, transbordando con frecuencia la carga varias veces hasta que su país de origen quede en la más absoluta oscuridad. Son pocos los puertos que hoy día se pueden considerar seguros en relación con los intentos de introducir drogas y otras sustancias ilícitas a bordo, aunque los puertos de los países productores siguen siendo los que presentan un mayor riesgo para los buques.

El peligro estriba en que los buques pueden ser utilizados como medios para transportar drogas:

- .1 en automóviles, vehículos de carga, remolques, etc.;
- .2 por las personas que visitan el buque;
- .3 en maletas colocadas en los carritos de equipaje;
- .4 en las provisiones del buque;
- .5 por el personal de subcontratación (por ejemplo, cuadrillas de limpieza o de reparación);
- .6 como parte de los efectos personales de la tripulación;
- .7 ocultas en la maquinaria o en el casco del buque; y
- .8 en la carga o en la estructura de los contenedores de carga o en el embalaje/envase de la misma.

En tales casos, los traficantes pueden tener la ayuda inconsciente de personas inocentes. Por consiguiente, el tráfico ilícito a bordo de buques mercantes puede ser llevado a cabo de las maneras indicadas a continuación:

2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque

El traficante puede subir al buque, ocultar un paquete y desembarcar antes de que pueda ser descubierto.

2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque

El traficante puede utilizar algún medio conveniente para ocultar su paquete ilícito e introducirlo a bordo (por ejemplo, entre la carga, entre embalajes/envases o contenedores, entre algún objeto de un pasajero o entre el equipaje de la tripulación, entre una caja de provisiones frescas, o en una caja de repuestos). Por lo general, este método hace que todo el riesgo de detección recaiga en una tercera persona inocente.

2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque

En este caso se necesita la intervención de uno o varios tripulantes o miembros del personal de tierra. Por ejemplo: operador de grúa y tripulante dentro de la ciudadela durante las operaciones de cargue y descargue.

2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

Se pueden transportar grandes cantidades de drogas utilizando buzos que lleguen al casco del buque, desde otra embarcación o nadando bajo la superficie, y coloquen un bulto en el casco, en orificios de entrada, admisión en los soportes de hélice o en mecanismos del timón. Tales intentos requieren un conocimiento y una pericia técnicos considerables y solo lo llevan a cabo los más sofisticados traficantes. Esta forma de tráfico ilícito es más probable en áreas de producción de droga, que también son las zonas que entrañan mayor riesgo.

3 FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS POR LO QUE RESPECTA A LA SEGURIDAD INTEGRAL DEL BUQUE

La responsabilidad general de la protección del buque y de las personas que se encuentren a bordo recae en el capitán. A cualquier organización le resulta difícil garantizar una absoluta protección en toda circunstancia, debido a consideraciones comerciales, tales como la necesidad de continuar funcionando y el costo de dicha medida, lo cual debe tenerse en cuenta. Las medidas de protección obligan inevitablemente a llegar a una solución intermedia entre lo que es deseable y lo que es practicable según las circunstancias.

Las medidas de seguridad, sin embargo deben estar directamente relacionadas con el nivel y la naturaleza del riesgo de tráfico ilícito de drogas en un determinado lugar. El riesgo en los puertos visitados por buques debe ser examinado periódicamente, tanto por la compañía como por el capitán y adoptarse, por tanto, las medidas de seguridad que sean convenientes.

Una buena protección implica una disponibilidad inmediata para aceptar que los riesgos existen incluso quizás entre los empleados, siendo preciso adoptar las medidas pertinentes para contrarrestar tales riesgos.

Las Compañías, a través del oficial de la compañía para la protección marítima, deberán considerar:

3.1 Enseñanza y formación de la tripulación

Si bien la responsabilidad en el ámbito de la seguridad recae en toda la tripulación, los tripulantes serán probablemente más conscientes y vigilantes si se les explican los principios de la protección y los riesgos de verse implicados en el tráfico y abuso de drogas. Un programa continuo de formación y enseñanza podría complementar que se adopten las medidas para salvaguardar la seguridad integral del buque.

Toda la tripulación conforme su nivel y funciones deberá recibir formación adecuada de conformidad con las disposiciones del Código PBIP, el Convenio de Formación y las circulares pertinentes publicadas por la Organización.

Esta formación debe incluir llevar a cabo ejercicios y prácticas a intervalos apropiados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso.

3.2 Coordinación entre las Autoridades competentes del puerto y la Compañía

Es esencial mantener una buena comunicación y coordinación con las Autoridades competentes del Puerto en los puertos regulares de escala, dado que le proveerá a la "inteligencia" local, contactos, orientación y asistencia para todo lo relacionado con la determinación de la amenaza. Este contacto y comunicación en los puertos lo hace el Oficial de Protección del Buque o el Oficial de la compañía para la Protección Marítima.

3.3 Reconocimiento del riesgo del tráfico ilícito

La amenaza del tráfico ilícito de drogas varía en cada puerto del mundo, por lo tanto la Compañía necesita considerar la amenaza en relación con cada puerto de escala. El personal en tierra de la Compañía en cada puerto deberá ser informado del riesgo y de la forma en que puede ayudar a combatirlo. Tales revisiones deben ser examinadas en colaboración con las Autoridades Públicas de los puertos en los dos puntos del itinerario comercial del buque.

3.4 Examen de la protección del buque

A la luz de la evaluación efectuada por el transportista sobre la amenaza contra sus operaciones, se debe llevar a cabo una revisión permanente tanto de la Evaluación como de las medidas del Plan de protección en vigor en ese momento, pues ésta podría revelar áreas donde sea necesario tomar medidas adicionales.

3.5 Personal disponible para la protección del buque

El personal de la Compañía, tanto a bordo como en tierra, es vital para el funcionamiento de un buen sistema de protección, esté o no empleado directamente a estos efectos.

Por regla general, los narcotraficantes llevan a cabo un reconocimiento de las posibles oportunidades de tráfico ilícito que se presentan en cualquier tipo de operación que estén planeando. Una embarcación provista de inadecuados medios de protección o que transporte una carga mezclada tiene mayor probabilidad de ser escogida que un buque bien protegido que aleje a los traficantes por sus visibles medios de protección. Un buque cuya tripulación esté alerta y vigilante tiene menos posibilidades de ser seleccionado para esconder el contrabando que uno con una tripulación cuyos procedimientos de protección no sean extensos ni se cumplan cabalmente. Es, en consecuencia, de gran importancia que las precauciones de protección den la impresión de ser efectivas en todo momento.

El hecho que más disuade a un posible traficante es que el personal de a bordo y el destacado en tierra sean conscientes claramente de la amenaza de tráfico ilícito.

3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

Se deberá instar a las Compañías, a que colaboren con las Autoridades competentes en el puerto, compartiendo información que pueda resultar de utilidad para determinar el "perfil de sospecha sobre contenedores". En este sentido, convendría proceder a un análisis sistemático de criterios tales como empresas destinatarias, propietarios, procedencia, historia del tipo de mercado, tradición, forma de pago, puertos de escala, etc., de conformidad con el Marco normativo SAFE.

Recuerde:

SI SE IMPIDE QUE LA DROGA SE INTRODUZCA A BORDO, SE EVITA QUE PUEDA SER TRANSPORTADA INADVERTIDAMENTE. LA CUESTIÓN CLAVE ES, POR TANTO, EL CONTROL DEL ACCESO AL BUQUE Y A LA CARGA.

4 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SEGURIDAD INTEGRAL DEL BUQUE

4.1 Seguridad de los servicios en tierra

Las medidas y los procedimientos de **protección** reducen la vulnerabilidad en la prestación del servicio. El nivel de protección establecido por el Gobierno Contratante tendrá una importante influencia en el número y tipo de medidas y procedimientos de protección exigidos. La presencia, o ausencia, de medidas de protección efectivas en tierra es uno de los principales factores que determinan la necesidad de adoptar medidas de protección adicionales a bordo del buque.

4.2 Seguridad a bordo del buque

El capitán es el responsable de la seguridad y la protección del buque. Se deberán poner en práctica medidas adicionales de protección para combatir los riesgos, cuando ello lo justifique. Una tripulación adecuadamente formada está, *per se*, en condiciones de corregir cualquier fallo en la protección. La primera línea de defensa consiste en mantener la integridad del buque. Dicha integridad podría quedar seriamente comprometida si los miembros de la tripulación u otros empleados de la Compañía resultan implicados en el narcotráfico.

4.2.1 Control del acceso al buque e identificación

La principal tarea a la que se enfrenta el posible traficante que busca ocultar paquetes a bordo del buque es ganar acceso mediante infiltración. En consecuencia, en el Plan de Protección del Buque deben contemplarse las medidas de protección necesarias encaminadas a evitar ese riesgo. En cada caso, los mejores métodos para disuadir del acceso no autorizado y evitar tal acceso son que la tripulación esté vigilante y controle la entrada al buque.

El casco del buque constituye un límite claro y fácilmente definido. La protección de este límite crea una disuasión física y psicológica para las personas que intenten entrar sin autorización. Las medidas adoptadas para protegerlo demoran la intrusión, permitiendo que la tripulación y los guardias de seguridad detecten y, si es necesario, capturen a los intrusos. Estas medidas permiten asimismo al personal y a los vehículos entrar al buque por lugares designados y fácilmente identificables

4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto

Cuando proceda, y de forma adicional a las medidas de protección adecuadas de conformidad con el nivel de protección fijado, y a fin de evitar de forma satisfactoria que se introduzcan drogas ilícitas a bordo, se deberían adoptar otras medidas para evitar el contrabando de drogas, por ejemplo cuando sea preciso, tal vez haya que interceptar y abrir en la cubierta principal las redes para elevar la carga antes de bajarlas a la bodega, con el fin de inspeccionarlas, ya que es frecuente que se envuelvan las drogas e insumos o precursores en dichas redes de carga y de esta forma introducirlos a bordo evitando su detección.

4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes

Adicionalmente a las recomendaciones facilitadas en la circular MSC/Circ.1112 sobre el permiso en tierra y el acceso a los buques en virtud del Código PBIP y la circular MSC/Circ.1156 que contiene orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en caso de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, en caso de que se autorice el ingreso a bordo de personas diferentes de la tripulación, se deberán tener en cuenta las siguientes prevenciones:

- .1 se podrá autorizar el acceso a dependencias específicas, pero no a zonas restringidas, cámaras de maquinas, bodegas, pañoles, etc.;

- .2 deberá revisarse todo paquete o valija que sea introducido a bordo del buque o retirado del mismo;
- .3 cuando el personal de tierra se encuentre trabajando a bordo, ya sea en mantenimiento, carga, descarga, estiba o desestiba del buque, etc., el Oficial de Protección del Buque deberá verificar que se controla el acceso a zonas restringidas y no autorizadas; y
- .4 se deberá controlar el acceso a la escala o a la plancha de desembarco mientras el buque permanezca en la instalación portuaria.

4.3 Precauciones generales en los buques

Reforma adicional a los procedimientos de protección adecuados de conformidad con el nivel de protección fijado, se deberán adoptar otras precauciones en las zonas donde haya riesgo de que almacenen drogas, como por ejemplo establecer zonas restringidas a bordo de los buques, tales como podrían ser el puente, la cámara de maquinas, el cuarto de radio, etc.). El cierre bajo llave del pañol de pertrechos, de los camarotes y de los puntos de acceso internos, que no se utilicen durante las escalas, constituye una precaución obvia. El Oficial de Protección del Buque deberá controlar la utilización, el número y la distribución de las llaves maestras de los buques. Las medidas correctivas deben ser proyectadas con anticipación en caso de que la seguridad se vea comprometida por el mal uso o la pérdida de las llaves. Conviene observar las siguientes medidas para proteger el límite natural creado por el casco del buque:

- .1 debe procurarse que los puntos de acceso al buque sean mínimos; lo ideal sería que el buque solo tuviera una plancha de desembarco, una rampa o una escalera de tambucho. Cuando la reglamentación exija una segunda escala de emergencia, se debe considerar la posibilidad de mantenerla enrollada o alejada del agua;
- .2 si el riesgo lo justifica, los puntos de acceso deberán estar controlados. En algunas circunstancias pueden requerirse dos miembros de la tripulación o bien el personal de seguridad suplementario. Estas personas deberán conocer en detalle sus funciones y las medidas que deben tomar en el evento de un incidente o en caso de emergencia. Debe suministrárseles una linterna, medios para pedir ayuda y equipos de comunicación para estar en contacto con el oficial de servicio. En aras de la discreción respecto de las comunicaciones por radio, en cada punto de acceso se debe disponer de servicios de línea directa, u otros medios fiables, para que el personal de operaciones o de seguridad se comunique con el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria en caso de que se necesite ayuda;
- .3 el personal encargado de la plancha de desembarco deberá mantener una lista de los miembros de la tripulación, de los oficiales de tierra y de los visitantes esperados. Las alarmas y los dispositivos de seguridad pueden ser apropiados en ciertos puertos, como complemento de los guardias y las patrullas. Es muy importante que haya una respuesta inmediata y apropiada a las alarmas para que estas sean efectivas;
- .4 los bultos, las piezas de respeto y las provisiones deberán ser cuidadosamente examinadas cuando vayan a subir a bordo; y

- .5 en caso de que resulte poco práctico revisar cada artículo, se deberán efectuar registros frecuentes y exhaustivos, sin previo aviso. Los artículos enviados a tierra para su reparación, inspección o reposición, tales como los extintores de incendios, los cilindros de gas, etc., deberán ser cuidadosamente examinados a su regreso al buque.

En zonas de alto riesgo o en niveles de protección 2 ó 3, podrá ser necesario registrar y fotografiar a las personas que vayan a visitar el buque, acompañarlos mientras se encuentren a bordo o incluso prohibirles la entrada al buque.

Los empleados de los servicios costeros, los vendedores y los funcionarios asignados para hacer cumplir las leyes y otras personas cuyos deberes les exigen subir al buque, deberán identificarse y mostrar una identificación adecuada. Se prohibirá la entrada a las personas que se nieguen a presentar sus documentos de seguridad en uno de los puntos de acceso al buque, y se les dará parte al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria y a las Autoridades competentes en puerto. Si es necesario, se llamará a un oficial responsable para que confirme la identidad de esas personas. Los desconocidos deberán ser interrogados.

Los visitantes inesperados podrán embarcar solo una vez y serán vigilados permanentemente desde el otro lado del buque.

Los compartimientos vulnerables o poco utilizados, al igual que los espacios de máquinas no vigilados, deberán mantenerse cerrados bajo llave, en especial en los puertos de alto riesgo, y los vigilantes deberán hacer inspecciones al azar para comprobar si hay señales sospechosas. También se debe proceder a retirar toda señal que identifique las puertas de tales compartimientos.

La decisión de mantener cerrados algunos espacios, durante la estadía en 'puerto, deberá tener consideración los aspectos de seguridad básicos.

Todo objeto inesperado o bulto dejado en lugares inusitados deberá levantar la sospecha de los miembros de la tripulación, los cuales deberán negarse a aceptar bultos de extraños y ser conscientes de que en bultos aparentemente inocentes se pueden introducir drogas.

Para evitar que esto ocurra, las cajas que se hayan sometido a registro podrán ser marcadas con cinta de colores para su identificación específica, o amarrarse automáticamente con cintas de polipropileno.

Se deberá mantener bajo vigilancia toda embarcación pequeña que se encuentre cerca del buque y en las horas de la noche, mantenerlas iluminadas si es posible.

En alta mar, si existe alguna duda respecto de la identidad o la intención de una embarcación que esté tratando de llamar la atención, no se deberá dar respuesta. Además, cuando las circunstancias lo justifiquen y las condiciones de seguridad lo permitan, un buque deberá incrementar su velocidad y/o apagar las luces de navegación y aumentar las de cubierta. Se debe tratar de identificar o de fotografiar a toda embarcación que se esté comportando de manera extraña y deberá informarse de inmediato a las Autoridades competentes del puerto más cercano por el medio más rápido posible. Es preciso prestar especial atención en aguas angostas

y durante las horas de oscuridad, en las que resulta más fácil efectuar una aproximación subrepticia.

4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

4.4.1 Iluminación

Mientras el buque se encuentre en puerto, anclado o en la ruta, la cubierta y los costados pueden iluminarse durante los periodos de oscuridad y de visibilidad reducida, aunque hay que tener cuidado de no interferir con las luces necesarias para la seguridad de la navegación.

Se dispondrán las luces para que iluminen zonas específicas de forma permanente durante las horas de oscuridad o de visibilidad reducida. En algunas circunstancias, puede ser preferible utilizar tales sistemas de iluminación sólo como respuesta a una alarma.

Podrá utilizarse iluminación intensiva para complementar el sistema primario en forma de proyectores portátiles o fijos. Cuando sea necesario, se podrán utilizar reflectores para iluminar a personas sospechosas, a vehículos o a embarcaciones que se acerquen al buque.

4.4.2 Vigilancia desde el buque

Se debe mantener una buena vigilancia desde la cubierta, para detectar burbujas, buzos, residuos flotantes (que pueden ocultar a uno o varios nadadores) o pequeñas embarcaciones. Las embarcaciones que se acerquen deben ser interrogadas y, si no se identifican, deben prohibírseles que sigan su marcha al lado del buque.

4.4.3 Búsqueda por debajo de la línea de flotación

Si se considera probable que se haya fijado un dispositivo en la parte exterior del casco por debajo de las líneas de flotación, convendrá llevar a cabo una búsqueda con el fin de localizar el dispositivo, aunque no para desalojarlo. Para ello es preciso contar con personal calificado y se puede requerir su ayuda a través de las Autoridades competentes del puerto.

4.5 Control del personal

Los pasajeros, los miembros de la tripulación y los demás empleados de la Compañía que se encuentran a bordo para despachar asuntos legítimos tienen claramente una mayor oportunidad de eludir las medidas de control de acceso, si se proponen hacerlo. Su potencial para implicarse en actividades ilícitas no puede descartarse al evaluar la vulnerabilidad de un buque para ser utilizado en el transporte de drogas.

En consecuencia, cuando la amenaza lo justifique, deben tomarse todas las precauciones razonables y legales para verificar los antecedentes y la integridad de los empleados, en especial, los de los posibles nuevos miembros del personal. Se deben pedir referencias de los anteriores empleadores. Los despidos de empleos anteriores y los frecuentes cambios de empleo deben ser explicados.

Al evaluar la posibilidad de que los empleados cedan ante las presiones del narcotráfico, se deberán tener en cuenta los puntos siguientes:

- .1 ¿existe alguna política antidrogas por parte de la administración y tiene el personal conocimiento de ello?
- .2 ¿existe algún programa de sensibilización y educación acerca de las drogas y a los empleados se les estimula a cooperar?
- .3 ¿todos los empleados con acceso autorizado al buque o a la carga llevan insignias de identificación?
- .4 ¿todos los empleados saben qué hacer y a quien dirigirse si encuentran un paquete o bulto sospechoso?
- .5 ¿todos los empleados saben qué hacer en caso de que tengan sospechas en relación con la carga, los clientes o sus colegas?
- .6 ¿alguno de los empleados ha mostrado indicios de estar relacionado con drogas, tales como cambios en su apariencia, comportamiento ó carácter, solicitudes frecuentes de traslado o deseo de ser asignado a un buque determinado, a una carga o a una estación de trabajo particulares?

4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de drogas

Los empleados, la tripulación y los pasajeros pueden verse implicados en el tráfico de drogas ya sea a título personal o como parte de una conspiración organizada.

4.6.1 Individualmente

La experiencia indica que los oficiales y la administración rara vez participan a título individual en este tipo de actividad. Dado que es difícil para un miembro de la tripulación y más aun para un pasajero estar seguro de poder tener acceso a la carga, ya sea al embarcar o descargar, los contrabandistas que transportan drogas a título individual utilizan, por regla general, la zona de alojamiento o de trabajo de la tripulación involucrada. Sin embargo, es posible que estas personas se esfuercen en ocultar las sustancias ilícitas en una zona que no implique directamente al individuo concerniente, en caso de descubrirse tales sustancias.

4.6.2 Confabulación organizada

Estas confabulaciones pueden involucrar, en ocasiones, a varios o a todos los miembros de la tripulación, incluyendo a los oficiales del buque, personal de la instalación portuaria y a la administración del puerto. Con el conocimiento interno del calendario de programación del buque, de sus rutas, de la rutina de a bordo, de los sistemas de información sobre la carga y de los procedimientos aduaneros, se pueden transportar grandes cantidades de drogas y poner en práctica técnicas de ocultamiento altamente sofisticadas, dado que se ha dispuesto de tiempo para preparar el escondite y ocultar el producto. Otros lugares de ocultamiento que pueden necesitar una confabulación organizada son los tanques de combustible, la maquinaria de la cámara de máquinas y los conductos o tuberías del buque.

5 DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

5.1 Registros a bordo

A fin de garantizar la máxima efectividad, el plan de registro deberá ser practicado con regularidad para crear un nivel de confianza por parte de la tripulación y para recordarle a ésta que la óptima seguridad es asunto de todos. En zonas de alto riesgo, o cuando se haya recibido información específica, se pueden efectuar registros después de salir de cada puerto. En estas zonas, la tripulación deberá estar preparada para efectuar un mayor número de registros de personas y mercancías. Cada tripulante deberá tener zonas de responsabilidad y de registro, que deberán rotarse aleatoriamente por parte del Oficial de Protección del Buque.

Los buques son especialmente vulnerables al transporte de sustancias ilícitas. En el caso de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, hay dos factores principales que se deben tener en cuenta, a saber:

- .1 el elevadísimo valor de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, así como la participación del crimen organizado internacional, hacen que estén en juego grandes sumas de dinero, con las consiguientes presiones, inclusive el riesgo de violencia; y
- .2 la posibilidad de que algunos tripulantes puedan ser drogadictos.

Nota: Todas las sustancias sicotrópicas son muy peligrosas y algunas pueden absorberse a través de la piel. Deberán utilizarse siempre guantes y máscaras al manipular sustancias sospechosas. No rozar, tocar ni manipular nunca las sustancias con la piel al descubierto; no inhalar vapores ni polvo; no fumar cerca de sustancias de que se trate; no probarla, comerla, ni beberla.

Todas las personas deberán tener en cuenta la posibilidad de violencia imprevista, inclusive el ataque armado, cuando se descubre una cantidad importante de sustancias sicotrópicas e insumos o precursores. En todo momento hay que adoptar las debidas precauciones.

5.2 Planificación de los registros a bordo

Es preciso preparar con anticipación los planes de registro a fin de garantizar que los registros se llevan a cabo en el menor tiempo posible de una manera eficaz y a fondo. Los registros deberán ser elaborados normalmente por las Autoridades competentes, en coordinación con el Oficial de Protección del Buque, y se pueden revisar y modificar a la luz de la experiencia adquirida al respecto.

El plan de registro deberá ser minucioso y detallar las rutas que los inspectores han de seguir, así como todos los lugares en donde pueda haber un bulto escondido.

El plan deberá prepararse de manera sistemática para que cubra todas las opciones y asegurarse de que no haya omisiones. Esto permite que las personas responsables se concentren en el registro sin lamentarse después de algún posible olvido.

Antes de efectuar el registro, se deberá tener en cuenta la configuración del buque para cerciorarse de que:

- el buque esta dividido en zonas fáciles de registrar;
- todas las zonas del buque están incluidas en el registro; y
- todas las zonas del buque son accesibles.

Dicha configuración deberá indicar:

- .1 el número de cubiertas;
- .2 el número y la localización de las bodegas de carga;
- .3 el número y la localización de los tanques y espacios vacíos;
- .4 el tamaño y la disposición de la cámara de máquinas;
- .5 el número y tamaño de los alojamientos de la tripulación;
- .6 el acceso a los sistemas de ventilación; y
- .7 el número y tamaño de los pañoles para sus diferentes usos.

Es necesario designar un lugar a bordo como punto de control a donde el equipo responsable del registro pueda enviar sus informes y en donde estos sean analizados y controlados.

Deberán tomarse las medidas adecuadas para equipar al grupo encargado del registro con:

- .1 linternas y pilas;
- .2 destornilladores, llaves inglesas y palancas de pie de cabra;
- .3 espejos y sondas;
- .4 guantes, cascos, trajes protectores y calzado antideslizante;
- .5 bolsas de plástico y sobres para la recaudación de pruebas; y
- .6 formularios para registrar las actividades y los hallazgos.

Sería útil disponer de un sistema de tarjetas de identificación. Se le daría una a cada inspector especificando el itinerario a seguir y las zonas en las cuales se efectuara el registro. Estas tarjetas pueden estar codificadas con colores para las diferentes zonas de responsabilidad, por ejemplo, azul para la cubierta y roja para la cámara de maquinas. Al finalizar cada una de las tareas de registro, las tarjetas serían devueltas al punto de control central. Cuando todas las tarjetas hayan sido devueltas se sabrá que el registro ha finalizado.

Cuando el capitán o el Oficial de Protección del Buque hayan decidido registrar el buque, deberá primero dar instrucciones a sus jefes de departamentos quienes, a su vez, pueden dar instrucciones a los líderes del grupo de registro. Son, pues, los líderes del grupo quienes proceden a organizar sus equipos y explorar los espacios asignados, utilizando los planes de registro para garantizar que se visiten todos los espacios.

5.3 Tipos de registro a bordo

5.3.1 Registro reactivo

Este tipo de registro será llevado a cabo como reacción a una amenaza específica o a una información de inteligencia que indique que un paquete o bulto ha sido colocado a bordo. Puede también ser utilizado como precaución cuando se esté en niveles 2 ó 3 o durante épocas de fuertes amenazas. Un registro reactivo deberá ajustarse a los siguientes principios:

- .1 Los miembros de la tripulación no estarán autorizados a examinar sus propias zonas de alojamiento o de trabajo en caso de que estén implicados en una operación de tráfico ilícito de drogas y que hayan ocultado (paquetes o) bultos en dichas zonas.
- .2 El registro deberá ser efectuado siguiendo un plan específico o un programa determinado y deberá ser cuidadosamente controlado.
- .3 Se deberá prestar especial atención cuando se efectúe el registro por parejas, buscando una de ellas "arriba" y la otra "abajo". Si se encuentra un objeto sospechoso, una de las dos puede mantenerse en guardia, mientras la otra informa sobre el hallazgo.
- .4 Los inspectores deberán ser capaces de reconocer un paquete o bulto sospechoso.
- .5 Deberá haber un sistema para marcar o certificar las zonas "limpias".
- .6 A fin de impedir el movimiento ilícito de mercancías durante un registro, se deberá controlar el movimiento de las personas. Cuando esto no proceda, se deberá registrar a las personas cuando pasen de zonas ya registradas a otras sin registrar.
- .7 Los inspectores deberán mantener contacto con los responsables del control del registro, quizás por radio UHF/VHF.
- .8 Los inspectores deberán estar claramente informados sobre las medidas que hay que adoptar si se encuentra un paquete o bulto sospechoso.
- .9 Los inspectores deberán tener presente que el traficante puede tratar de camuflar el paquete o bulto entre las cosas que lo rodean, como por ejemplo una caja de herramientas en la cámara de máquinas.

Las cámaras de máquinas de los buques son uno de los lugares normalmente utilizados para esconder sustancias sicotrópicas, insumos o precursores. Por lo general, los túneles del eje y

los tanques de aceite lubricante y de sedimentación son lugares en los que se debe sospechar siempre, así como de las botellas de aire para el arranque, cuyos manómetros pueden manipularse fácilmente de manera que indiquen presión aun cuando estén vacías. Se puede acceder a la cámara de máquinas desde la vía de evacuación del túnel del eje en la cubierta principal o el polín del servomotor del timón. Una vez más debe subrayarse que esas puertas deberán estar cerradas cuando el buque se encuentre en puerto y se abrirán tan solo en caso de necesidad o emergencia. No obstante, debe observarse la necesidad de mantener expeditas las vías de evacuación.

El responsable del control del registro debe mantener un listado de todos los informes enviados por los grupos de búsqueda para garantizar que todos los espacios son explorados y que el capitán y/o el oficial de protección del buque estén siempre al tanto de la situación del registro.

El descubrimiento de un paquete o bulto no debe constituir el final del registro, pues siempre existe la posibilidad de que haya más paquetes o bultos ocultos.

5.3.2 Registro rápido

Al igual que con el plan de registro anterior, se puede también hacer un plan de registro rápido o "mirada rápida" de las zonas abiertas o más vulnerables y accesibles. Este plan debe llevarse a cabo después de descargar / desembarcar y antes de cargar / embarcar, etc. En caso de utilizar el sistema de tarjetas, se expedirán solamente unas tarjetas seleccionadas que cubran las zonas más vulnerables y accesibles.

En este caso:

- .1 todas las puertas que se hayan cerrado bajo llave anteriormente deben ser examinadas para garantizar que hayan permanecido así; y
- .2 todos los espacios abiertos, los ascensores y los depósitos de basura deben ser cuidadosamente examinados.

Al terminar el registro rápido, el capitán y/o el oficial de protección del buque pueden decidir si se efectúa un registro exhaustivo, incluyendo una inspección de los espacios cerrados, en caso de ser necesario.

5.3.3 Registro preventivo

El registro efectuado a título preventivo tiene como objeto disuadir a los contrabandistas de tratar de ocultar un paquete o bulto a bordo de un buque y encontrarlo antes de que sea ocultado. Hay ocasiones en que todos los visitantes del buque deben ser sometidos a registro.

Deberá establecerse y controlarse el punto o los puntos por donde las personas y las mercancías pasan a una zona estéril o restringida que representa el buque. En estos puntos es necesario realizar búsquedas y registros para garantizar que todo lo que pase por ese punto esté "limpio". Una vez atravesado el punto, la segregación es importante y no deberá permitir tener ningún contacto con el personal que no haya sido registrado. El porcentaje de personas / mercancías registrados dependerá, naturalmente, del nivel de las amenazas.

Los pasajeros y su equipaje de mano podrán ser examinados en tierra, en uno o más puntos de registro, o a bordo del buque. Dado que cada puerto es diferente, la decisión final deberá ser tomada por la Autoridad competente.

Ninguna persona o vehículo podrá regresar de una zona estéril o abandonar el buque sin el conocimiento de la persona que controla el registro.

Todas las zonas estériles o restringidas deberán ser sometidas a registro si se ha tenido acceso a las mismas.

La frecuencia de estos registros será determinada por el nivel de las amenazas.

5.4 Métodos de registro

El método de registro escogido dependerá de cada situación y del nivel de las amenazas. El registro físico sigue siendo el método más seguro y decisivo siempre que se efectúe de la manera correcta.

5.4.1 Registro físico

Los pasajeros y los visitantes de los buques podrán ser sometidos a registros corporales. Debido al elevado número de personas, esto se efectúa mejor en lugares privados, dado que así se reduce al mínimo la molestia y se incrementa la efectividad. El uso de lugares privados también impide que los métodos de registro sean observados. Los pasajeros no deben tener la oportunidad de elegir a un determinado inspector y se deben utilizar barreras para evitar que estos últimos se distraigan por la gran cantidad de personas a su alrededor.

El supervisor deberá observar a los visitantes y a los pasajeros, con el fin de notar algún comportamiento sospechoso, y para dirigir a las personas hacia los inspectores disponibles.

Para ser realmente efectivo, un registro físico de los bultos, las bolsas y los efectos personales deberá incluir un control para verificar si hay maletas de doble fondo, con tapas, costados ocultos o compartimientos. Con mucha frecuencia, un olor a pegamento u otro fuerte olor puede encubrir el olor de ciertas sustancias ilícitas, lo cual puede indicar que se ha quitado y vuelto a poner en su lugar algún forro o cubierta. Se debe prestar mucha atención a todo parche o remiendo de un bulto, a las manchas grasosas o a los pequeños agujeros en el exterior. Los contenidos deben ser evaluados durante el registro, y si el peso parece desequilibrado o desproporcionado sin un motivo obvio, puede estar justificado hacer un nuevo registro para buscar un posible doble fondo o un falso compartimiento.

Se deberá prestar especialmente atención a los aparatos eléctricos o electrónicos, tanto nuevos como usados, que se introduzcan a bordo. Los pasajeros deberán ser interrogados sobre el origen del equipo y sobre la posibilidad de que hayan estado en manos de otras personas durante un periodo de tiempo. Se podrá examinar el equipo para buscar alguna característica inusitada, como peso excesivo u objetos sueltos en el interior.

Es posible utilizar otro tipo de recipientes transportados en bolsos de mano para ocultar drogas. Su registro puede hacerse visualmente.

5.4.2 Sistemas de rayos X y tecnología para la detección

El método más usual para revisar grandes volúmenes de equipaje y de pertenencias personales es el uso de equipos de rayos X. Si bien los equipos modernos son capaces de producir imágenes de buena definición y penetración, el examen con rayos X puede ser menos efectivo que los registros físicos para identificar las drogas; aun así pueden revelar falsos compartimientos o secciones vacías en el equipaje.

Los equipos de rayos X para equipajes constituyen un método rápido y práctico para ver el interior de objetos sin tener que abrirlos o dañarlos. Se pueden adquirir con diversas aberturas de túnel, yendo desde el típico equipo de una abertura de túnel de 600 mm de anchura por 400 mm de altura que se utiliza para examinar bolsos, pasando por el equipo de 1 650 mm de anchura por 1 500 mm de altura que se utiliza para examinar cargas, hasta sistemas especializados capaces de revisar contenedores y vehículos. Esta flexibilidad permite que la mayor parte de los objetos que pueden ser movidos pasen por el equipo y se genere una imagen de rayos X.

La eficiencia de los operadores del equipo disminuye de manera significativa después de un corto tiempo, particularmente en los periodos de máxima actividad de revisión; los operadores deberán examinar imágenes de rayos X por un máximo de 20 minutos antes de ser empleados en otros deberes. La imagen debe presentarse en pantalla por un mínimo de 5 segundos para permitir el examen adecuado.

Los dispositivos para detección de sustancias a granel miden algunas de las características a granel de los materiales a fin de detectar la posible presencia de explosivos o drogas. Algunas de las características de las sustancias a granel que pueden calibrarse son el coeficiente de absorción de los rayos X; el coeficiente de retrodispersión de los rayos X; la constante dieléctrica; la interacción gama o con neutrones; y las emisiones de microondas, ondas milimétricas o emisiones infrarrojas. Un análisis posterior de los parámetros puede dar como resultado el cálculo de la masa, densidad, contenido en nitrógeno y el número atómico efectivo. Si bien ninguna de estas características son exclusivas de los explosivos o narcóticos, pueden ser lo suficientemente indicativas, hasta llegar a una alta probabilidad, de la presencia de explosivos o de determinados tipos de drogas.

También se pueden detectar los explosivos y las drogas mediante el vapor que desprenden o por las trazas de las partículas esparcidas cuando se han manipulado. Por lo general los vapores están presentes en el aire mientras que las partículas fundamentalmente se encuentran en las superficies. Debido a que algunos explosivos y drogas son más volátiles que otros, la detección de vapores es más apropiada con respecto a algunos materiales mientras que la detección de las trazas es más conveniente para otros. Es esencial tener presente que el equipo de detección de vapores se basa en la presencia de vapores de explosivos y no es capaz de detectar explosivos o drogas que no desprenden vapores o si los vapores no escapan de donde estén contenidos.

Se puede obtener más información sobre la tecnología disponible para facilitar y hacer más seguro el comercio internacional, incluido el equipo de detección de drogas, en la base de datos de la OMA sobre tecnología avanzada, a la que se puede acceder a través del sitio en la red de la OMA: www.wcoomd.org

5.4.3 Empleo de perros

Los perros especialmente entrenados pueden ser muy efectivos en el registro de automóviles, equipaje y carga. Los perros también pueden ser utilizados para registrar buques, si bien necesitan estar familiarizados con el medio marino para lograr buenos resultados.

5.4.4 Consideraciones adicionales

Además del registro de personas y de sus pertenencias, puede haber ocasiones en que la búsqueda de otros artículos a bordo del buque sea necesaria:

- .1 El registro de los vehículos y de las mercancías antes de embarcar es una operación difícil y costosa, pero hay momentos en los que los niveles de protección justifican la adopción de tales medidas. En zonas de alto riesgo, un cuidadoso examen de:

- el embalaje externo,
- la estructura del contenedor y del vehículo,
- la documentación,
- la revisión de los conductores,
- además de un buen sistema de inteligencia.

constituye a resolver el problema.

Si las compañías sospechan que en la carga, los vehículos de carga o en los remolques para la carga puede haber mercancías ilícitas, éstos se han de aislar e inmediatamente solicitar asesoría a los agentes de la autoridad que proceda.

- .2 Provisiones a bordo

Todas las provisiones que entran al buque ofrecen un conducto para las drogas. Es preciso examinar cuidadosamente las bodegas de los buques y todos los artículos, cuando el nivel de protección así lo justifique. El paquete o bulto inesperado es el que requiere mayor atención.

- .3 Despachos varios a los buques y puertos

Los traficantes pueden utilizar vehículos y personas de aspecto inocente que vayan a repartir a sus contactos de a bordo artículos de rutina, tales como pan, leche, flores o verduras frescas. Un buen control de acceso, la identificación del personal y los registros sin previo aviso ayudarán a contrarrestar este riesgo.

6 OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

6.1 A bordo del buque

Las drogas pueden ser escondidas a bordo de un buque en la estructura misma de éste o en compartimientos, espacios o máquinas raramente utilizados, ir ocultas en las zonas de alojamiento o, cuando los miembros de la tripulación están implicados, en la persona misma o en

sus efectos personales. La carga ofrece muchas oportunidades para el ocultamiento, especialmente cuando se trata de carga unitaria o de carga contenerizada.

6.2 Lugares de ocultamiento a bordo del buque

Existen muchos lugares a bordo de un buque en donde se pueden esconder las drogas. Entre los lugares más comunes donde se han encontrado drogas cabe destacar:

- .1 lugares donde no sea probable que se vaya a entrar y en donde rara vez se efectúa un registro, por respeto (por ejemplo, la cabina del piloto, el sofá de la antecámara del capitán), por las dificultades que ello entrañaría (por ejemplo, el túnel de la hélice) o por el peligro que presenta (por ejemplo, detrás de los paneles eléctricos y en los espacios de carga inerte); cerca de la chimenea en donde el humo puede disimular olores distintivos, tales como el del cannabis; camarotes de los pasajeros;
- .2 pañoles de pertrechos (barriles de harina, refrigeradores, congeladores para provisiones, tales como pescado y carne, costales de vegetales o dentro de víveres enlatados);
- .3 provisiones en depósito (baúles de ropa);
- .4 depósitos de cubierta (cajones de pinturas);
- .5 en las cámaras de la tripulación (por ejemplo, detrás o dentro de los radiadores o de los baños detrás de los cuadros o de los zócalos, en el artesanado de los portillos, en el cielo raso de los camarotes, en el artesanado de las paredes, en falsos compartimientos en la base de los guardarropas y en los colgadores, debajo de los cajones y gavetas, debajo de las literas o de los colchones y demás muebles de los camarotes);
- .6 lugares donde el acceso está prohibido a personas no autorizadas;
- .7 dentro de los tanques de aceite para lubricación o en los tanques de carga; en los conductos de escalera de tambucho, en los paneles del piso, paredes y cielo raso, en pañoles, dentro de los tubos de ventilación y en los túneles del eje o de los cables dentro de la cubierta o de la maquinaria de la cámara de máquinas, en las salas de computadores, en los paneles de control, en los pozos colectores, en los pantoques y en los pasillos de las chimeneas;
- .8 guacales, jaulas o contenedores de carga falsa; tambores de aceite, cilindros y tarros de pintura de doble fondo;
- .9 lugares en donde las sustancias no dan la impresión de estar fuera de lugar (por ejemplo, los productos médicos o los depósitos de botes salvavidas); dentro de los extintores de incendios, dentro de las mangueras o en los espacios de almacenamiento;

- .10 dentro de las alteraciones estructurales hechas recientemente; en los contenedores o en espacios vacíos dejados al ser construidos;
- .11 dentro de pisos y / o cielos rasos falsos de los camarotes y escaleras de las cámaras; y
- .12 en los tanques de agua o de aceite pueden ajustarse falsas sondas o sus niveles visuales y aparatos de medición que estén mal graduados.

6.3 Circunstancias sospechosas a bordo

Los siguientes ejemplos ilustran circunstancias que deben ser consideradas como sospechosas y que justifican una mayor investigación:

- .1 personas extrañas encontradas en lugares inusitados mientras el buque se halla en el puerto;
- .2 personas extrañas que lleven paquetes y busquen acceso al buque;
- .3 cuadrillas en tierra o personal del contratista trabajando sin supervisión en algo aparentemente innecesario o fuera de las horas normales de trabajo, sin que haya razón para ello;
- .4 trabajos no previstos, en especial, adaptaciones estructurales o alteraciones inusitadas (por ejemplo, el cierre de espacios);
- .5 miembros de la tripulación encontrados en lugares extraños sin razón (por ejemplo, oficiales del servicio de fonda en la cámara de máquinas); rondando en lugares inusitados durante la travesía o que demuestren un indebido interés o preocupación durante las inspecciones de los oficiales;
- .6 pasajeros que se encuentren fuera de las zonas públicas o de pasajeros;
- .7 acontecimientos inesperados (por ejemplo, un tanque de lastre que debía estar supuestamente lleno y se encuentra vacío) o cosas fuera de lugar (por ejemplo, costales de harina en el pañol de pinturas);
- .8 pruebas de que los bultos, tanques o contenedores han sido abiertos;
- .9 estibas desordenadas, espacios cerrados, tubos que no lleguen a ninguna parte;
- .10 llaves perdidas;
- .11 fallos inexplicados de las partes mecánicas o eléctricas, aunque sea por un corto periodo; e
- .12 indicios de manipulación o forzamiento de las: tapas de tanques soldadas, manómetros cebados, cubiertas de botes desprendidas, "espacios seguros" no cerrados con llave.

6.4 Controles propuestos a los capitanes y oficiales del buque

- .1 conocer los hábitos de la tripulación y estudiar todo signo de preocupación o desviación de la rutina, como, por ejemplo, cuando los miembros de la tripulación se encuentran en lugares inusitados para efectuar labores rutinarias a bordo o cuando tienen un comportamiento inusual;
- .2 mantener en todo momento las planchas de desembarco sometidas a una permanente vigilancia en los puertos y prohibir todo acceso no autorizado;
- .3 llevar a cabo inspecciones regulares que varíen en su naturaleza, lugar y duración, y anotarlas en el diario de navegación;
- .4 interrogar a todas las personas extrañas que se encuentren en algún lugar inusual de a bordo mientras el buque esté en puerto;
- .5 tomar en consideración la posible importancia de encontrar cosas fuera de su lugar; por ejemplo, encontrar vacío un tanque de lastre que tendría que estar lleno ó costales de harina en el pañol de pinturas;
- .6 inspeccionar toda estiba desalojada, espacios impenetrables, tuberías que no dan a ningún servicio;
- .7 buscar pruebas de que se ha tocado indebidamente el equipo del buque, como por ejemplo, tapas de tanques soldadas, cubiertas de botes salvavidas desprendidas, equipo que no funciona;
- .8 en lo posible, ordenar la supervisión de las cuadrillas de tierra; y
- .9 cerrar todos los espacios y puntos de acceso, como por ejemplo los espacios de la carga poco utilizados, y controlar el acceso a las llaves.

6.5 Observación de las pautas de comportamiento

Los miembros de la tripulación o los pasajeros deberán ser cuidadosamente observados en relación con sus pautas de comportamiento. Los siguientes hechos pueden ser significativos:

- .1 comportamiento nervioso o sospechoso;
- .2 grandes cantidades de dinero sin motivo fundado;
- .3 compras locales especialmente grandes sin motivo fundado;
- .4 ropas costosas;
- .5 listas que contengan nombres, fechas o lugares y referencias a dinero, peso y otras unidades;

- .6 vestuario fuera de b corriente al salir a tierra o al volver al buque (por ejemplo, ropas que disimulen bultos voluminosos o que no correspondan a la estación);
- .7 interés inusitado respecto de una zona determinada del buque, de un cargamento o de un contenedor;
- .8 posesión de herramientas poco comunes y no relacionadas con el trabajo; y,
- .9 posesión de diversas drogas.

6.6 Circunstancias sospechosas en la mar

Además de tener conocimiento de las amenazas contra su propio buque, los miembros de la tripulación pueden, mientras estén llevando a cabo sus actividades normales, darse cuenta de actividades inusitadas que merezcan ser informadas, a través del capitán y/o oficial de protección del buque, a las Autoridades competentes, por ejemplo:

- .1 trasbordo de mercancías del buque a otros buques y viceversa en el mar;
- .2 mercancías que estén siendo subidas a bordo desde buques cerca de la costa;
- .3 boyas marcadoras en lugares inusitados;
- .4 señalización entre los buques y la costa;
- .5 botes inflables que se muevan lejos de la costa a altas velocidades (especialmente en la noche);
- .6 actividad inusual de buzos en el puerto; y
- .7 embarcaciones ancladas o descarga de mercancías lejos de la línea costera.

6.7 Circunstancias sospechosas en tierra

Las Compañías a través del Oficial de la Compañía para la Protección Marítima deberán estar en conocimiento de las amenazas de tráfico de drogas y tener en cuenta lo siguiente;

- .1 la persona que esté llevando a cabo el registro de la carga ¿es conocida o no?
- .2 el expedidor / destinatario ¿es un cliente regular o un nuevo cliente?
- .3 ¿el artículo de que se trata corresponde a las actividades del cliente?
- .4 ¿las direcciones del expedidor / consignatario están incompletas, mal escritas, o son vagas o inapropiadas?
- .5 ¿la "parte notificada" es difícil de contactar?

- .6 ¿se trata de un registro de último minuto?
- .7 ¿los costos son pagados por anticipado y en efectivo?
- .8 ¿se ha hecho algún intento de esconder el nombre / la dirección del pagador de la carga?
- .9 ¿la remesa tiene su origen en un país conocido por ser productor de drogas o país de tránsito?
- .10 ¿el cargamento parece normal, teniendo en cuenta el origen y la ruta del buque, los artículos, los países de origen y de destino y el valor de las mercancías?
- .11 ¿la carga está adecuadamente descrita en la documentación?
- .12 ¿el coeficiente de medida / peso parece estar en armonía con el artículo?

Todo el personal debe tener conocimiento de la amenaza y estar alerta ante cualquier circunstancia inusitada. Tales circunstancias, junto con los detalles del buque y de la carga, deberán ser señaladas a la atención de las Autoridades Públicas competentes.

Al personal que manipule la carga se le debe pedir que busque:

- .1 precintos rotos en los contenedores;
- .2 pisos falsos en los contenedores (no nivelados con la estructura de las puertas) o falsos cielos rasos (techos por encima de las esquinas o cambios en la altura del cielo raso interno);
- .3 cavidades bloqueadas en el marco de los contenedores o remolques;
- .4 evidencias de perforaciones en el marco o chasis de un contenedor; y
- .5 evidencias de pintura fresca o soldadura nueva, o variaciones en la pared o en la textura del piso o cielo raso, lo cual puede indicar una alteración estructural proyectada para esconder drogas u otra sustancia ilícita.

Se debe prestar especial atención a los contenedores frigoríficos, cuyos espacios y material aislante, al igual que la cámara de máquinas, ofrecen oportunidades adicionales para ocultar drogas.

7 MEDIDAS QUE PROCEDERÁ ADOPTAR AL ENCONTRAR DROGAS

7.1 Orientación general

A falta de una orientación específica suministrada por la Compañía en el Plan de Protección del Buque, los Oficiales de Protección del Buque, deberán buscar instrucciones sobre las medidas que hay que tomar en caso de descubrir drogas en los buques, en la carga o en las instalaciones. Si se encuentran drogas cuando el buque se halle en alta mar, se deberá notificar

por radio al próximo puerto antes de entrar en sus aguas territoriales. Las Autoridades competentes deberán ser informadas a la mayor brevedad posible.

7.2 Consideraciones para garantizar la seguridad personal

Es preciso observar los siguientes puntos con objeto de garantizar la seguridad personal al descubrir un paquete o bulto o una sustancia sospechosa:

- .1 no perforar ni abrir paquetes o bultos sospechosos envueltos en papel de periódico, papel de aluminio, papel de carbón o bolsas de polietileno y precintados con cintas de enmascarar;
- .2 no manipular ni tocar la sustancia sin protección para la piel y sin máscara;
- .3 no inhalar polvos, humo o vapores;
- .4 no precipitarse;
- .5 no fumar cerca de la sustancia ni exponerse a su calor o llama:
- .6 **BAJO NINGUNA CIRCUNSTANCIA** probar, comer o tomar la sustancia sospechosa;
- .7 siempre lavarse las manos y cepillarse la ropa a la mayor brevedad, para evitar cualquier contaminación;
- .8 asegurarse de que haya una adecuada ventilación e iluminación en los espacios confinados o cerrados;
- .9 si los productos se llevan a un lugar seguro, envolverlos en láminas, hojas o bolsas de plástico y colocarlos en un lugar seguro o una caja fuerte a la mayor brevedad posible; y
- .10 fijarse en todo aquel que demuestre interés inusitado en lo que se esté haciendo.

7.3 Orientación concreta

Pídale a otra persona que atestigüe la posición de un paquete o bulto sospechoso antes de tomar medidas. Si es posible, tome fotografías del paquete o bulto tal como se haya encontrado, es decir, busque un testigo (evitando el "cuidador"). Manipule lo menos posible y recuerde que puede haber huellas digitales en el paquete o bulto. Cuando sea necesario, tome precauciones para manejarlo y retire las mercancías a un lugar seguro bajo llave. Vigile si es necesario. Si se encuentra en alta mar, registre todo descubrimiento en el diario de navegación. Incluya tantos detalles como sea posible: fecha, hora de localización, cantidad aproximada, persona que lo ha detectado, nombres de los testigos, etc.

- .1 No divulgar el hallazgo, y limitar la información a las personas que deban conocerla.

- .2 Notificar a las Autoridades competentes del próximo puerto antes de entrar en las aguas territoriales. El no hacerlo puede dar lugar a una denuncia por tráfico de drogas.
- .3 No permitir que los tripulantes desembarquen antes de ser interrogados por las Autoridades competentes.
- .4 Proteja cualquier envoltura y todo lo que haya encontrado en el espacio.
- .5 Considere la posibilidad de hacer un registro de otras ubicaciones y espacios similares.
- .6 Escriba un informe TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUÉS DEL EVENTO. Incluya todo lo que haya ocurrido. Haga un boceto del espacio y de la zona, dado que puede resultar muy útil. También es de gran utilidad anotar las razones por las cuales la carga o ubicación en particular ha sido inspeccionado o la forma en la cual se ha encontrado el (los) paquete(s) o bulto(s), incluya todo movimiento sospechoso que se haya observado. El informe deberá estar firmado por los testigos. En la altamar, la persona que haya descubierto el paquete o bulto, el funcionario encargado y el capitán y/o el Oficial de Protección del Buque o el jefe de departamento deberán firmar el informe, señalando la fecha y hora. Si el hallazgo se encuentra en la carga, se deberá recopilar toda la documentación correspondiente para su ulterior examen por parte de las Autoridades competentes.
- .7 Los capitanes y/o Oficiales de Protección de los buques deberán notificar a su llegada a las Autoridades competentes y al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

8 SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo

En la actualidad la mayoría de los buques llevan suministros médicos para el tratamiento de las enfermedades que se presenten durante la travesía; así como provisiones médicas de emergencia para los botes salvavidas. Los buques que se encuentren en aguas territoriales están sujetos a las disposiciones de las legislaciones nacionales correspondientes y a la reglamentación relativa al almacenamiento, el control de aplicación y el suministro de medicamentos, las cuales deberán ser observadas. Por regla general, esta reglamentación está constituida por normas comunes basadas en convenios internacionales.

El capitán del buque es la persona responsable de la seguridad del almacenamiento de las medicinas y del armario médico del buque, que debe mantenerse bajo llave. Muchas veces, sustancias como la morfina y el diazepam son controladas directamente por el capitán quien las guarda en su camarote, acompañadas de un registro que relaciona la cantidad existente y utilizada, de acuerdo a las eventualidades surgidas a bordo y la vigencia de estas sustancias.

Las provisiones médicas mantenidas en los botes salvavidas deben ser inspeccionadas con frecuencia en alta mar y llevadas al armario médico por razones de seguridad cuando el buque esté en un puerto. Cuando se adopten otras medidas, la seguridad deberá ser la más adecuada.

A la llegada a un puerto, el buque deberá suministrar a las Autoridades Públicas una lista en la que figuren las cantidades de todas las drogas controladas (por ejemplo, morfina), junto con su informe correspondiente. Si las cantidades son razonables, no se exigirá una licencia especial.

En buques como los cruceros, en donde esté un médico a bordo, será éste quien se responsabilice de las sustancias medicinales, y de toda posible irregularidad que llegue a presentarse, si bien el capitán sigue siendo la persona legalmente responsable de toda irregularidad.

8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

Independientemente de la cantidad que se transporte, los medicamentos requieren una licencia válida para su importación o exportación, aunque se pueden aplicar algunas mitigaciones menores. La licencia deberá especificar la sustancia, el periodo de vigencia de la licencia, los puertos que van a utilizarse y cualesquiera condiciones especiales relativas a la remesa. Dado que toda variación de las condiciones o especificaciones de la licencia constituye un delito, se deberá obtener el permiso de las Autoridades competentes del puerto para las variaciones que se requieran.

Se debe tener en cuenta que las composiciones farmacéuticas que contienen sustancias incluidas en los Cuadros de la Convención de Viena de 1988 no están exentas de fiscalización, a menos que, la composición sea tal, que esas sustancias no puedan utilizarse ni recuperarse fácilmente con los medios disponibles. Por consiguiente, a menos que estén explícitamente exentos, es preciso fiscalizar en forma acorde las composiciones farmacéuticas.

CAPÍTULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y DE PRODUCTOS QUÍMICOS

1 PRECURSORES Y PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN ILÍCITA DE ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS

Los productores de drogas, además de necesitar el acceso a las materias primas vegetales para el procesamiento de las sustancias adictivas, requieren también grandes suministros de productos químicos para obtener las sustancias ilícitas que se han de comercializar. A las drogas que están basadas totalmente en productos químicos se les denominan drogas sintéticas. Sin embargo, hay que tener presente que en la gran mayoría de los productos terminados existe un porcentaje de productos químicos, los cuales se deben diferenciar así:

El precursor: es una sustancia química que se requiere para el procesamiento de un producto terminado, sea cocaína o heroína, y sus moléculas estarán presentes en la molécula del producto terminado. Si no se utiliza este precursor, no se puede obtener el producto final. Antes de obtener el producto terminado es preciso tener este precursor.

El reactivo: es un producto que se utiliza para provocar una reacción química, pero se puede sustituir un reactivo por otro si se tiene la misma reacción química. El precursor tiene que

ser un producto de ese tipo. El reactivo puede ser ése producto o un producto con propiedades similares que provoque la misma reacción química. Se puede sustituir uno por otro.

El Solvente: es una sustancia química que se incluye en la fórmula. Está presente para causar una reacción a fin de disolver y eliminar impurezas para hacer más manejable el producto.

Así pues, el control del desvío de precursores de productos químicos es primordial, en el control de la producción de drogas.

A manera de ejemplo, es valioso tener presente el proceso de producción de cocaína:

Aun cuando se parte de la necesidad de tener la hoja de coca, de la cual se extrae la pasta de cocaína, ésta se refina en base de cocaína que, por conversión, se transforma en hidrocloreto de cocaína. Los productos químicos que se utilizan son: Kerosene, agua con amoníaco y ácido sulfúrico. El proceso de refinación requiere agua con amoníaco y permanganato de potasio. El proceso de conversión requiere acetona, éter y ácido hidrocloreto.

En este sentido, a continuación se muestra el siguiente cuadro que contiene de manera resumida los productos químicos que se utilizan para la elaboración de diferentes estupefacientes:

PROCESO QUÍMICO PARA LA ELABORACIÓN DE DROGAS

PRODUCTOS QUÍMICOS INDUSTRIALES	DROGAS PRODUCIDAS
Acetona	Heroína, morfina, cocaína
Acetato de etilo	Heroína, Cocaína
Acetato de butilo	Cocaína
Ácido clorhídrico	Heroína, morfina, cocaína
Ácido sulfúrico	Cocaína, aceite de marihuana
Alcohol butílico	Morfina, pasta de cocaína
Anhídrido acético	Heroína, metacualona
Cloroformo	Heroína, morfina, cocaína
Carbonato de sodio	Heroína, cocaína, pasta de cocaína
Metanol	Cocaína
Éter de etilo	Heroína, Cocaína

* Página de Internet de Air & Space Power Journal International Español)

Muchos de ellos están clasificados como sustancias controladas de conformidad con la Convención de 1988 de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. (véase el anexo 1).

Por lo anterior, es importante que los buques y las instalaciones portuarias que se estime que están expuestas a riesgos relacionados con el tráfico de drogas desarrollen y pongan en ejecución planes para la prevención y control del desvío ilícito de las sustancias químicas, a fin de restringir la producción ilícita de drogas.

2 PRECAUCIONES PARA EL TRANSPORTE DE PRECURSORES O PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES

Los embarques de estos productos a las zonas productoras de drogas generan un gran interés por parte de los funcionarios de las Autoridades competentes, quienes procederán a investigar el cargamento en mayor detalle. En caso de que alguna de estas sustancias sea descubierta a bordo, en circunstancias inusitadas, las Autoridades competentes del próximo puerto de escala deberán ser notificadas.

- .1 Tanto el capitán como la tripulación de un buque que transporte productos químicos que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias sicotrópicas, deberán extremar las medidas de seguridad en la bodega, en el pañol de pertrechos y en el depósito donde estén almacenadas estas mercancías, incluyendo inspecciones para constatar su cantidad y el estado de esos embalajes/envases, por ejemplo, tener en cuenta que las etiquetas de marcado no se encuentren alteradas.
- .2 Durante su travesía, todo buque que transporte productos químicos que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias sicotrópicas, deberá informar a las Autoridades competentes del puerto más cercano sobre el transporte de dichas sustancias, indicando su clase, cantidad, destino, ruta e itinerario. Se recuerda a los capitanes de buques que en los pañoles de los buques puede que haya productos químicos para usos legítimos que por sí mismos sean precursores o que contengan precursores. Hay que cerciorarse de que tales productos químicos almacenados en los pañoles se declaran a las autoridades competentes.

Tanto el capitán del buque como la tripulación deberá tener conocimiento de que existen diferentes mecanismos de desviación que utilizan las personas dedicadas a traficar ilícitamente con productos químicos.

3 RECOMENDACIONES PARA LOS PAÍSES PRODUCTORES, DISTRIBUIDORES Y PROVEEDORES DE PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES

Se pide a los países productores que elaboran productos químicos que pueden ser utilizados para la elaboración de estupefacientes a que realicen especiales esfuerzos para controlar su distribución o suministro, adoptando medidas tales como las que se indican a continuación:

- .1 establecer un control gubernamental sobre las sustancias químicas precursoras que permita conocer con exactitud su destino y los medios de distribución de las mismas;
- .2 presentar un informe oportuno del puerto de carga al puerto de llegada sobre los buques que transporten productos químicos, indicando las características del buque, su ruta e itinerario, el tipo y la cantidad de sustancias transportadas y los puertos intermedios de escala;

- .3 instar a los buques que transporten productos químicos a que avisen a las Autoridades del puerto de destino y a aquellos intermedios de escala, por lo menos con veinticuatro (24) horas de anticipación, con objeto de que cada Estado tome las medidas de control correspondientes.

Teniendo en cuenta que para la producción de drogas los productos químicos utilizados son indispensables, se considera importante que todos los gobiernos hagan hincapié en los controles que estimen adecuados para garantizar que la cantidad y la calidad de estos productos al llegar a su destino legal sean las especificadas.

No dejen de prestar ayuda, si esta en sus manos.

ANEXO 1

LISTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES Y PRECURSORES FRECUENTEMENTE UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS

(Según la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988)

Cuadro 1

Ácido N-acetil-antranílico
Efredina
Ergometrina
Ergotamina
Isosafrol
Ácido lisérgico
3,4 metileneidiosifenil-2-propanona
1-fenil-2 propanona
Piperonal
Seudoefredina
Safrole

Las sales de las sustancias enumeradas en la lista de este cuadro siempre que sea posible la existencia de dichas sales.

Cuadro 2

Anhídrido acético
Acetona
Ácido antranílico
Éter etílico
Ácido clorhídrico*
Metil etil cetona
Ácido fenilacético
Piperidina
Permanganato potásico
Ácido sulfúrico*
Tolueno

* Las sales del ácido clorhídrico y del ácido sulfúrico están excluidas expresamente del cuadro 2.

ANEXO 2

EQUILIBRIO ENTRE LA PROTECCIÓN Y LA FACILITACIÓN

El mundo está enfrentándose a procesos que involucran una importante actuación del sector marítimo, donde éste último se consolida como el motor del comercio internacional. Así, la globalización, los acuerdos comerciales entre Estados, la competitividad y la calidad de los servicios, hacen que el transporte marítimo se enfrente a importantes desafíos para seguir consolidándose como el actor que es dentro del flujo comercial internacional, pero que mantenga elementos que le permitan actuar de manera segura y protegida.

Paralelo a lo anterior, el mundo también enfrenta situaciones que pueden llegar a poner en riesgo el transporte marítimo internacional como lo son eventualidades como el terrorismo, el narcotráfico y aspectos logísticos y de procedimientos, que si no se atienden y previenen, acuerdo a los procedimientos internacionales establecidos, pueden llegar a perjudicar el desarrollo normal de los mercados y por ende, el transporte.

Es por esto que cobra cada día más importancia el equilibrio que debe existir entre la facilitación del transporte marítimo internacional y la protección marítima, que se logra indudablemente por el desempeño de las competencias de cada una de las autoridades competentes en los puertos, bien sea de facilitación o de control y el importante papel que juega el intercambio de información, trabajo mancomunado y respeto entre las funciones y competencias de cada una de éstas autoridades competentes.

Es sólo de esta forma que se puede llegar a lograr un transporte marítimo internacional que evite las demoras innecesarias, esté protegido de los posibles eventos que pongan en riesgo su seguridad integral y a la vez, se cuente con esquemas de protección que además de proteger, se constituyan como elementos diferenciadores de los Estados, al ofrecer niveles de protección óptimos que incentiven el comercio internacional.

Para el desarrollo de este equilibrio entre la facilitación y la protección, la comunidad internacional ha realizado invaluable esfuerzos normativos y recomendatorios que dan a los Estados lineamientos sobre el accionar y la coordinación de éstos. En cuanto a los temas de facilitación del transporte marítimo internacional, es primordial hablar en primera medida del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional y los aportes de organizaciones como la Organización Mundial del Comercio y la Organización Mundial de Aduanas. Vale pena mencionar de ésta última organización, la publicación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, en donde de manera práctica da los referentes para que los dos pilares fundamentales de actuación que se proponen, colaboración Aduanas – Aduanas y colaboración Aduanas – Empresas se desarrollen de forma ágil y efectiva, poniendo siempre de presente la formación de los funcionarios y el compromiso de los Estados.

Por otro lado, los lineamientos que están siguiendo los Estados en materia de protección con el cumplimiento del Código Internacional para Protección de Buques e Instalaciones Portuarias ha hecho que se incremente la conciencia hacia el tema de protección y la visión de la seguridad de una manera integral que ofrezca a los actores del transporte marítimo, una responsabilidad más amplia que hace que exista una visión, una seguridad y un ámbito de

aplicación aún más integral, que aporta eficiencia no solo a la navegación sino a la esfera comercial.

Por lo anterior, hoy en día las autoridades competentes en el puerto, los agentes del sector marítimo y los correspondientes usuarios, tienen un común denominador al tener la responsabilidad de contribuir todos de manera especial y propia al espíritu y procedimientos que otorgan los mecanismos e instrumentos internacionales existentes relativos a la facilitación y a la protección marítima y portuaria.

Finalmente, el equilibrio entre la facilitación y la protección, se consolidará con el paso del tiempo con el involucramiento tanto de las empresas y usuarios, como de los Estados en estos dos temas y con el aporte gradual de prácticas que eviten demoras innecesarias de los buques en los puertos, evitando al máximo que se ponga en riesgo la seguridad de las personas, la carga y los buques, todo dentro de planes de protección propios que brinden seguridad integral a las instalaciones portuarias, las compañías y a los mismos buques.

ANEXO 3

SITIOS DE INTERNET QUE OFRECEN INFORMACIÓN RELATIVA A LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL, ESTADÍSTICAS DE CONSUMO E INCAUTACIÓN Y SITUACIONES CONEXAS AL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS

OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL CRIMEN - ODCCP

www.unodc.org/unodc/index.html

JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES - JIFE

www.incb.org/incb

COMISIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA CRIMINAL - INTERPOL

www.interpol.int

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS - OMA

www.wcoomd.org

OBSERVATORIO EUROPEO DE LA DROGA Y LAS TOXICOMANÍAS - EMCDDA

www.emcdda.eu.int/mlp/ms_es-index.shtml

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS - CICAD

www.cicad.oas.org

ANEXO 4

LAS DROGAS Y LA DROGADICCIÓN

Abuso de drogas

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define la droga como "cualquier sustancia que, al entrar a un organismo viviente, puede modificar una o varias de sus funciones". Esta definición comprende una amplia gama de sustancias, algunas de las cuales se pueden obtener fácilmente y son sólidamente aceptables.

A modo de ejemplos, valga citar las siguientes:

- Sustancias socialmente aceptadas y que están en venta:
Cafeína, tabaco (aunque este último cada vez menos aceptado por la sociedad), alcohol (en la mayoría de países).
- Sustancias socialmente inaceptadas y que están en venta:
Pegamento, alcohol desnaturalizado, gasolina, disolventes, líquidos de limpieza
- Productos farmacéuticos socialmente aceptados y que están en venta:
Aspirina, paracetamol, comprimidos vitamínicos.
- Productos farmacéuticos controlados y socialmente aceptados:
Barbitúricos, valium, diazepam (librium) y muchos otros medicamentos de venta con receta.
- Sustancias o productos farmacéuticos socialmente inaceptados y controlados:
Cannabis, LSD, cocaína, morfina, heroína, anfetaminas, opio

Muchas sustancias de las categorías anteriores entrañan cierto riesgo de dependencia, pero las de la última categoría entrañan el mayor riesgo. Aunque algunas de estas sustancias pueden ser utilizadas bajo una supervisión médica estrictamente controlada, la dependencia total puede presentarse dentro de periodos muy cortos. Cuando estas sustancias son objeto de abuso (es decir, cuando se utilizan en circunstancias no controladas), la adicción puede presentarse muy rápidamente.

La dependencia de las drogas puede manifestarse de diversas formas:

Adicción física

Esta adicción está definida por la OMS como "estado que se refleja en alteraciones físicas cuando se reduce considerablemente la cantidad de droga en el organismo. Las alteraciones producen un síndrome de abstinencia que presenta síntomas e indicios somáticos y mentales característicos en cada tipo de droga".

En el caso de la adicción física, el organismo desarrolla un deseo insaciable de la droga. Los síntomas de abstinencia aparecen cuando se deja de tomar la droga, siendo algunos de ellos físicamente visibles como, por ejemplo, sudor excesivo, constante deseo de tomar líquidos, picores, contracción de músculos, irritabilidad, diarrea, espasmos musculares y, en casos extremos, la coma y la muerte. En caso de adicción física, el organismo requiere dosis progresivamente más elevadas de la droga para llegar al mismo nivel de intoxicación o de "viaje". Cuanto más rápido sea notado este incremento, mayor será la tolerancia del organismo.

Adicción psicológica

Esta es una condición en la que la droga origina un sentimiento de satisfacción y una ansiedad de repetir el "consumo a fin de inducir el placer o de evitar el desagrado" (OMS 1974).

En este caso, la mente desarrolla una dependencia de la droga, aunque no haya dependencia física. Los síntomas de abstinencia no son tan evidentes como en el caso de la adicción física, pero pueden presentar irritabilidad, accesos de ira y fijación al tomar una nueva dosis, comportamiento irracional, sentimientos de víctima, etc.

Adicción Ambiental

Esto puede ocurrir cuando el drogadicto se acostumbra a un estilo de vida determinado. Las reuniones sociales o los lugares de reunión, no solo de los fundadores de opio o de cannabis, conducen a la adicción ambiental y ofrecen oportunidades tanto para los drogadictos como para los narcotraficantes o "camellos". Si las drogas se distribuyen en determinados lugares, el drogadicto tiene una fuente permanente y el traficante un mercado constante.

La creciente incidencia del virus del Sida en muchas partes del mundo ha dado un nuevo ímpetu a la reducción del abuso de drogas, dado que uno de los principales conductos para propagarse la infección es el uso de agujas hipodérmicas contaminadas que comparten los consumidores de drogas.

No hay clases o divisiones sociales entre los consumidores de drogas, los cuales se hallan en todos los estilos de vida y en todos los niveles sociales. Las características físicas de un drogadicto dependen del tipo de droga que consuma y del tiempo transcurrido desde la última dosis.

El consumidor de drogas desarrolla por lo general la habilidad de mentir acerca de sus hábitos y de mantenerlos en secreto. Los tripulantes tal vez no se enteren de que haya un consumidor de drogas entre sus compañeros.

En círculos cerrados, tales como los existentes en la tripulación de un buque, puede presentarse una fuerte lealtad de grupo, lo cual puede dar como resultado que nadie crea lo peor de un compañero. Los que abusan de las drogas y los narcotraficantes son conscientes de ello y sacarán provecho en el caso de que haya sospechas.

Características de la droga e identificación

El efecto de las drogas varía de una persona a otra según la cantidad consumida, el medio circundante y las reacciones de las demás personas. Hay ciertas tendencias de comportamiento que pueden servir de orientación útil para identificar el consumo de drogas.

Con frecuencia se requieren modernos análisis forenses para establecer la naturaleza exacta de una sustancia descubierta. La orientación siguiente puede, sin embargo, ayudar en una identificación tentativa.

CANNABIS

Origen

El cannabis, cáñamo índico, (*cannabis sativa*), es un arbusto que crece en forma silvestre en la mayor parte de las regiones tropicales del mundo, especialmente en el Medio Oriente, el sudoeste de Norteamérica, Asia Sudoriental y México. Puede cultivarse en prácticamente todas las regiones del mundo, aunque los principales movimientos "comerciales" se originan por lo general en las Indias Occidentales, África, Turquía, el subcontinente Indio y Tailandia.

Los ingredientes activos más importantes están concentrados en la resina de la parte alta de la planta. El hachís o "hash" es la resina raspada de la planta y comprimida en bloques.

Aunque históricamente, la hierba de cannabis ha crecido siempre a la intemperie en regiones de clima cálido, no hay duda de que los cultivadores de climas más fríos están produciendo ahora cannabis de alta calidad en invernaderos con condiciones climáticas reguladas. Las plantas producidas de esta manera son particularmente ricas en el ingrediente activo del cannabis (tetrahidrocannabinol o THC) y el producto de estas plantas tiene un aroma especialmente acre que puede justificar su apodo - de "Zorrino". El cannabis es la droga ilícita más común. Se puede encontrar en tres formas:

Hierba (marihuana)

Se trata de hierbas verdes, amarillas o marrones, de textura rugosa o fina dependiendo del grado de la muestra y de apariencia semejante a la ortiga o al heno secos. Puede tener tallos, cañas, ramitas, así como pequeñas semillas blancas. La sustancia tiene un olor a tierra húmeda, especias y vegetación algo podrida. Cuando se fuma, despide un perceptible olor a acre "hoguera". El olor persiste en lugares no ventilados.

Resina

Su color va desde el beige hasta el castaño oscuro o negro (ocasionalmente con un tinte amarillento o verdoso) y se encuentra generalmente en lonchas o en pequeños trozos, si bien en ocasiones esta en polvo o en formas moldeadas. Su textura es ligeramente pegajosa. Si se encuentra en lonchas o en bloques moldeados, éstos pesan normalmente entre medio kilo y 1 kilo, con unas dimensiones de 130 mm x 100 mm x 25 mm (5 x 4 x 1 pulgadas) o de 260 mm x 200 mm x 25 mm (10 x 8 x 1 pulgadas), respectivamente.

Por regla general, las lonchas vienen envueltas en polietileno o en lienzo. La sustancia puede ser moldeada en diferentes formas, tales como suelas de zapatos, cuentas de collar o cabezas talladas, etc.

Aceite

Se presenta como líquido aceitoso viscoso de un color que va desde el verde oscuro hasta el negro, a veces con visos dorados. Tiene un olor parecido al de la hierba de cannabis, pero más fuerte. Normalmente se transporta en recipientes de metal o de vidrio de 5 litros o de 1 galón, aunque en ocasiones los envases pueden ser más pequeños. El aceite de cannabis disuelve el polietileno y el plástico.

Olor

Por lo general, todas las formas de cannabis tienen un olor a especias que recuerda la tierra húmeda y la vegetación podrida. Es probable que produzca náuseas cuando la exposición es prolongada. El olor varía con la edad de la muestra, pero es más perceptible en el aceite que en la resina, la cual, a su vez, despide un olor más fuerte que el de la variedad de hierba. El olor de la droga permanece en la ropa y en la atmósfera cuando ha sido fumada.

Administración

Las variedades de hierba y resina del cannabis generalmente se fuman, pero también se pueden comer o masticar. El aceite de cannabis puede ser absorbido por la piel o usado como barniz en los cigarrillos.

MATERIAL UTILIZADO

Los drogadictos usan papel largo de cigarrillos, frecuentemente varias hojas, pequeñas vasijas de barro cocido, pipas de madera u otros artículos perforados, tales como cuernos de animales, raíces de árboles o tubos, así como boquillas o filtros hechos de cartón y que, todos ellos, tienen por objeto reducir la temperatura del humo. Se pueden también cigarrillos comerciales con una línea de aceite "pintada" a su alrededor.

Nota especial de advertencia: El aceite de cannabis puede ser absorbido por la piel y causar fuertes alucinaciones.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	bastante fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna
Tolerancia del organismo:	ninguna - leve

Influencia y síntomas

Los efectos más comunes son la locuacidad, los accesos de risa, la relajación y la mayor apreciación del sonido y el color. Las sustancias pueden inducir al sueño y a un comportamiento sin inhibiciones, con una marcada tendencia a las reacciones lentas. Se presenta una fuerte

incapacidad para seguir un razonamiento; las pupilas de los ojos se dilatan y el consumidor se mostrara agresivo al ser confrontado.

En dosis mas elevadas puede presentarse una distorsión perceptual y, cuando el drogadicto consume la droga estando ansioso o deprimido, sus sentimientos se pueden magnificar. Para las personas con trastornos de personalidad, el uso fuerte puede precipitar un desorden sicótico temporal.

Mitos populares

Ficción: El cannabis es afrodisíaco.

Realidad: Reduce el numero de espermatozoides y la fertilidad.

Ficción: No hace daño.

Realidad: Se aloja en el cerebro y disminuye el coeficiente de inteligencia. También es cancerígeno.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 25 y 5 000 kg. La gran mayoría de las remesas de cannabis y de sus derivados se han encontrado en buques en alta mar.

LOS OPIÁCEOS Y LOS OPIOIDES

Origen

Los opiáceos son estupefacientes derivados de la adormidera. El opio es la "leche" seca de la adormidera y contiene morfina y codeína. A partir de la morfina es fácil producir la heroína, que en forma pura, es un polvo blanco dos veces más potente que la morfina. Los opiáceos tienen usos médicos como analgésicos, supresores de la tos y antidiarreicos.

Las principales fuentes de suministro del opio ilícito y de sus derivados, la morfina y la heroína, son los campos de adormideras del llamado "Triángulo Dorado" situado entre Birmania, Tailandia y Laos en el Sureste Asiático y del "Triángulo de Kabul" o "Media Luna Dorada" ubicada entre Afganistán, Pakistán e Irán, en el suroeste Asiático. Se produce en menores cantidades en otras zonas desde el Este del Mediterráneo hasta el Sureste Asiático. Los puertos más probables de origen, según las incautaciones realizadas, son: Bangkok, Singapur, Penag, Port Klang, Bombay, Calcuta, Karachi y Kota Kinabalu. Sin embargo, los narcotraficantes han utilizado muchos otros puertos que se encuentran en la zona de producción.

Tanto la morfina como la heroína son derivados químicos del opio. Este último se transforma en morfina mediante un proceso químico relativamente sencillo que se lleva a cabo en laboratorios improvisados cerca de los campos de adormidera. Se requieren aproximadamente 10 kg de opio para producir 1 kg de morfina y 3 kg de morfina para producir 1 kg de heroína (30kg de opio para producir 1 kg de heroína). Heroína es un nombre comúnmente utilizado para describir un preparado que contiene base de morfina diacetílica o sus sales.

Es un producto semi-sintético derivado de la total acetilación de la base de la morfina.

Los opiáceos pueden aparecer en diversas formas:

Opio crudo

El opio crudo comienza como sustancia espesa, castaña oscura o casi negra y pegajosa, se endurece hasta tener la consistencia del orozuz y luego, con el tiempo toma un color castaño / negro y se convierte en una masa ligeramente pegajosa como la cera para sellar, dependiendo de su edad.

Normalmente se tiene cuidado de que no se seque, dado que perdería mucha parte de su valor si se vuelve duro y quebradizo. En su estado crudo no se puede fumar. Se fuma solo después de que se convierta en opio preparado. El opio crudo no tiene muchas señales de identificación. Puede ser envuelto en papel de celofán o en polietileno dentro de papel impermeable para evitar que se seque. Se han descubierto en bolsas de celofán o de polietileno dentro de latas o envueltas en tela de saco o lona.

El opio crudo tiene un aroma acre, aceitoso y dulce que recuerda el del heno. No es un olor desagradable a distancia, pero cerca, o cuando esta confinado en un espacio sin ventilación, es nauseabundo. Su método de embalaje / envase esta proyectado para reducir las posibilidades de detección por el olfato.

Opio preparado

Se produce tratando el opio crudo con diferentes métodos de extracción del agua, filtración y evaporación para obtener un producido adecuado para fumar. Por regla general aparece como una masa o trozos negros y quebradizos que pueden oler mal, aunque menos que el opio crudo.

Residuo de opio

Es la sustancia que queda en la pipa en que se ha fumado opio. Debido a la combustión incompleta y a la volatilización, puede retener algunas de las características del opio y contener una cantidad considerable de morfina. Tiene una apariencia carbonosa y el olor a opio permanecerá en el aire mucho tiempo después de haberlo fumado.

Opio medicinal

El opio medicinal o en polvo es opio que se ha secado a una temperatura moderada y se ha reducido a un polvo fino que casi siempre tiene un color castaño claro. Tiene el olor característico del opio, aunque este puede ser disimulado con aditivos tales como el alcanfor. El producto puede ser utilizado en medicina, en cuyo caso se clasifica como opio medicinal si tiene un contenido de morfina superior al 0,1%.

Morfina

La morfina es un derivado químico del opio. En su forma pura consiste en cristales blancos. A menudo es adulterada y su color puede variar entre el blanco, el crema o beige y el café oscuro. También se encuentra en forma de inyección medicinal como un líquido incoloro en ampollas. Tanto las píldoras como las ampolletas se producen comercialmente. En esta forma puede tener un ligero olor a amoníaco o a pescado podrido.

Diamorfina (heroína)

La diamorfina es una destilación adicional de la morfina. Por lo general, se asemeja a los polvos fáciles en su apariencia, aunque quizás ligeramente menos fina, y su color varía entre el crema y el castaño claro. Normalmente carece de olor pero, en ocasiones, huele ligeramente a vinagre. La sustancia se puede producir comercialmente en forma de píldoras, cápsulas o ampollas. Es más popular entre los drogadictos que la morfina, dado que produce un "viaje" más rápido y más intenso.

Sustancias sintéticas: por ejemplo la petidina

Estos productos aparecen normalmente en forma de píldoras o de ampollas. Las píldoras, que carecen de olor, son generalmente blancas pero pueden variar en su color.

Sustancias semisintéticas: por ejemplo el dilaudid y el omnipon.

Estos productos aparecen normalmente en píldoras o ampollas.

Codeína

Se presenta normalmente en forma de píldoras o comprimidos.

Administración

El opio y sus derivados, se inhalan o se inyectan a través de la piel (en forma subcutánea) o directamente en la corriente sanguínea (por vía intravenosa).

Material utilizado

Puede consistir en pipas, cuencos de porcelana, pinchos, pequeñas lámparas de aceite de maní, trapos, papel aluminio y chamuscado, tapas de cajas de fósforos, agujas hipodérmicas, goteros para los ojos, etc. La posesión de utensilios para el consumo de opio constituye de por sí un delito en muchos países.

Notas:

- Es posible identificar las píldoras o cápsulas mediante referencia a los documentos del fabricante. Convendrá transmitir por radio la información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, de su color, de su forma y de toda marca en su superficie para proceder a la identificación correspondiente.

- Por lo general se permite que los buques lleven una provisión de opio en todas sus formas excepto crudo y preparado en pequeñas cantidades bajo el control del capitán o del médico de a bordo.

Nota especial de advertencia: El humo de los narcóticos se produce a una temperatura de aproximadamente 40°C. En caso de encontrarse opio o sus derivados, estos deberán almacenarse en un lugar frío. El humo o los vapores no deberán ser inhalados.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	fuerte
Adicción física:	fuerte
Tolerancia al organismo:	alta

Influencia y síntomas

Las dosis moderadas de opiáceos puros producen, por lo general, una gama de efectos físicos suaves (aparte de la analgesia). Al igual que los sedantes, reducen la actividad del sistema nervioso, inclusive de las funciones reflejas tales como la tos, la respiración o el ritmo cardíaco. Asimismo dilatan los vasos sanguíneos produciendo una sensación de calor moderado; también reducen la actividad de los intestinos, lo cual conduce al estreñimiento.

Inmediatamente después de consumir este tipo de droga, los ojos del consumidor se contraen. Posteriormente, las pupilas se dilatan y la droga induce al sueño y a un estado letárgico del drogadicto, con las pupilas dilatadas, estreñimiento y una respuesta lenta a los estímulos. Si se deja consumir la droga, aparecerán unos síntomas similares a la gripe o a la malaria pero de mayor duración. A largo plazo, se presenta pérdida del apetito y apatía general y el drogadicto adelgaza en forma notable y se convierte en una persona de mala salud y de poca higiene.

En las venas del drogadicto estarán presentes las marcas de las agujas.

El drogadicto, por lo general consume aproximadamente 0,25 gramos diarios.

Mitos populares

<i>Ficción:</i>	La alta pureza de los opiáceos del mercado negro está garantizada.
<i>Realidad:</i>	El nivel de pureza en las calles es usualmente del 5 al 10%. El azúcar, el polvo de ladrillo, la cafeína, el cemento, la leche en polvo, la orina, el polvo de vidrio, etc., son conocidos como adulterantes de la llamada "pure smack" (diamorfina).
<i>Ficción:</i>	Es fácil curarse.
<i>Realidad:</i>	Las investigaciones demuestran que el 10% de los drogadictos tratados deja de consumir durante más de seis meses; pero que sólo el 2% o el 3% deja de consumir durante más de 2 años.

Ficción: La sustancia no es realmente peligrosa.

Realidad: La esperanza media de vida de un adicto a la morfina o a la heroína es de 6 a 8 años. Algunos logran sobrevivir bastante más tiempo; muchos mueren a los 4 ó 5 años. El SIDA puede transmitirse al utilizar agujas o jeringas infectadas.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75 kg.

COCAÍNA

Origen

La cocaína se deriva de las hojas del arbusto de coca andino y tiene poderosas propiedades estimulantes semejantes a las de las anfetaminas. Se produce principalmente en el norte de Sudamérica, sobre todo en Colombia, Bolivia, Perú y en Venezuela, en donde los beneficios de la cocaína tienen una gran influencia en la economía. El principal problema al que se enfrentan los productores es el del transporte de las sustancias a las zonas de consumo.

Se moviliza en tres formas: las hojas de coca, la pasta de coca y la cocaína.

La hoja de coca

Se presenta como una hoja elíptica cuyo color va del castaño verdoso al rojo; es similar a las hojas grandes de laurel en su apariencia y normalmente se encuentra seca. No tiene olor.

La pasta de coca

Se presenta como una masilla de color blanco descolorido o crema. Tiene un fuerte olor químico semejante al del aceite de linaza.

Cocaína

Se presenta como polvo suave y sedoso, cristalino blanco y suelto que brilla como la nieve, aunque en ocasiones es transportada como solución incolora. No tiene olor.

"Crack"

Surgió como la droga "de moda" a comienzos de la década de los ochenta, inicialmente en los Estados Unidos. Su uso se ha expedido ahora a otros países. Se produce mediante la mezcla de clorhidrato de cocaína con bicarbonato de soda o con amoníaco y/o polvo de anfetaminas. Luego se le añade agua para formar una pasta que posteriormente se calienta y se seca. Tras su secado, "el Crack" se rompe en pequeños pedazos.

Por ser una adulteración de la cocaína el "Crack", por regla general, no se embarca en grandes cantidades, dado que ocupa mayor volumen que el de la forma pura de la cocaína.

Administración

Esta sustancia puede ser inhalada, administrada mediante inyección o frotada en las encías, en los genitales o en el ano. Los consumidores habituales que tienen un suministro suficiente (y dinero) pueden consumir entre 1 y 2 gramos al día. El "Crack" también se fuma a través de una pipa de vidrio calentada.

Material utilizado

El material consiste en jeringas, agujas, goteros para los ojos, cucharitas para inhalar, cuchillas de afeitar, espejos, frascos de adorno o cajas de píldoras, pitillos, etc. La parafernalia para "oler" puede consistir en objetos antiguos o costosos tubos de metal con piedras preciosas incrustadas que se usan como ornamentos. Los adictos menos adinerados utilizan cucharas de plástico, pajitas, minas de bolígrafo desocupados, etc.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	fuerte
Adicción física:	ninguna - leve
Tolerancia del organismo:	ligera.

Influencia y síntomas

Al igual que la anfetamina, la cocaína produce un despertar sociológico acompañado de regocijo, disminución del apetito, indiferencia al dolor y a la fatiga y sentimientos de gran fortaleza y capacidad mental. Los consumidores presentan una disminución del tamaño de las pupilas y sufren de un estado altamente excitable y un comportamiento desigual. Se vuelven locuaces y su ritmo cardíaco y respiratorio puede aumentar. Si se consumen dosis repetidas durante un periodo de tiempo corto, el adicto puede llegar a un grado extremo de agitación, ansiedad, paranoia y, quizás, de alucinaciones.

Cuando se inhala, los efectos físicos llegan a su apogeo después de 15 - 30 minutos y, luego, disminuyen. Entre los efectos posteriores están la fatiga y la depresión. Esto significa que la dosis tendrá que repetirse cada 20 minutos aproximadamente para mantener el efecto. Los síntomas de abstinencia son la depresión, la ansiedad por otra dosis y el hecho de sentirse víctimas.

Los signos físicos del abuso son las marcas de las inyecciones, los abscesos en las encías, etc., las secreciones nasales abundantes y el lagrimeo.

Los síntomas del "Crack" son un "viaje" inmediato que dura aproximadamente 30 minutos seguidos de una depresión intensa. El consumidor puede volverse sicótico, violento, paranoico y extremadamente confuso. Los efectos físicos son daño cerebral, pérdida de la conciencia y daño en los pulmones.

Mitos populares

- Ficción:* No es físicamente adictivo como la heroína.
Realidad: Cierto. Pero es mentalmente adictivo y puede producir daño en las membranas de la nariz y también en la estructura que separa las fosas nasales. Con frecuencia, el adicto puede administrarse una sobredosis y las purezas varían, dependiendo del origen del producto, del 30% en general hasta un 90%.
- Ficción:* No hace ningún daño real.
Realidad: El SIDA se transmite comúnmente por agujas o jeringas contaminadas. No existe cura conocida para el SIDA.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75kg.

ALUCINÓGENOS

Dietilamida de ácido lisérgico (LSD)

El LSD es un polvo blanco sintético que se puede encontrar en forma de píldoras o trozos sin refinar.

También se encuentra en forma de pedazos de papel impregnados del tamaño de una estampilla de correos, con frecuencia con signos místicos o figuras de los personajes de los dibujos animados o de imágenes en miniatura. En su forma pura es una solución incolora o de colores pálidos.

Mescalina

Este compuesto aparece como unos tallos de un color que va del negro al castaño, a menudo con hongos blancos filiformes, o como un polvo molido negruzco.

Psilocina y/o Psilocibina

Esta sustancia se presenta como un líquido amarillo o rosado pálido y en forma de píldoras o comprimidos.

DMT

Esta sustancia aparece como pequeñas semillas negras o como un polvo molido castaño / negruzco muy fino.

Bufotenina

Esta droga psicoactiva es inodora y generalmente se encuentra en forma de comprimidos o de líquido.

Productos sintéticos

Estos productos se presentan en polvo, en píldoras no refinadas o en forma de comprimidos: también aparecen como líquidos incoloros.

Olor

Todas las formas son inodoras.

Administración

Se pueden comer, inhalar, inyectar, fumar (ocasionalmente), manipular o frotar en las encías, los genitales o el ano.

Material utilizado

Puede consistir en envolturas de papel de aluminio o de papel de fotografía (el LSD se degenera a la luz del día). También se pueden encontrar cápsulas de gelatina clara. Por regla general se encuentra en pequeñas cantidades (10 microgramos pueden causar toxicidad si se absorben por la piel) Los alucinógenos se envuelven cuidadosamente para su transporte.

Nota especial de advertencia: Unas cantidades mínimas causan toxicidad (de 10 microgramos en el caso del LSD, 6 a 60 miligramos en otros tipos). Algunas formas son rápidamente absorbidas por la piel. En consecuencia, su manipulación exige el mayor de los cuidados.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna
Tolerancia del organismo:	ninguna - leve

Influencia y síntomas

Varían de acuerdo con la sustancia. Se presenta un comportamiento altamente irracional y el consumidor puede mostrarse indiferente a los estímulos externos, tal vez atemorizado, locuaz o convencido de tener capacidades sobrehumanas (por ejemplo, volar, flotar, tener gran fortaleza). El consumidor puede empezar a comportarse como un enajenado con aparentes ataques de esquizofrenia y un comportamiento demente. Puede tener periodos de lucidez e instantes de "retroceso"

Mitos populares

<i>Ficción:</i>	Los buenos "viajes" lo llevan a usted a ponerse en contacto con Dios, con el universo, con la naturaleza, etc.
<i>Realidad:</i>	La mayor parte de las veces, los "viajes" son malos y dañan la personalidad de forma permanente.

Cantidades de embarques:

Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga marítima.

DROGAS ESTIMULANTES

Entre los principales estimulantes se encuentran las sales y el sulfato de anfetamina, fenmetracina, benfetamina, clorfentamina, fencanfamina, metilenedioxianfetamina (MDMA) pemolina, fendimetracina, fentermina, pipradol y prolintane.

Descripción

Los productos anfetaminicos, fabricados legalmente, contienen la droga en forma de sulfato o de sales de fosfato. Son comercializados en diferentes países con la forma de comprimidos, cápsulas, jarabes o elixires. En su estado puro, se presentan en polvos blancos, con excepción del pipradol, que se compone de cristales blancos. Existen cientos de marcas registradas. Normalmente se consiguen en forma de píldoras, comprimidos, o cápsulas. Rara vez vienen en ampollas para inyección.

Todas son sustancias estimulantes, pero la fencanfamina se vende sin receta. La identificación de las píldoras y cápsulas es posible mediante consulta de los documentos del fabricante. La información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, su color, forma y marcas, puede ser transmitida por radio desde el buque hacia el próximo puerto de escala para tratar de obtener una identificación provisional.

Los productos ilícitos varían en su color desde un blanco verdoso hasta un amarillo o castaño dependiendo del tipo y la cantidad de impurezas y adulterantes. En ocasiones están húmedos y tienen un olor desagradable debido a la presencia de residuos de solventes. Pueden encontrarse como pequeñas cápsulas de gelatina y como comprimidos.

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que estén fuera de su contexto normal deberán considerarse sospechosos.

Olor

Todas estas sustancias son inodoras. En su forma pura, la anfetamina puede tener un ligero olor a amoníaco o a "pescado descompuesto".

Administración

Por lo general, las píldoras se toman oralmente y, cuando se presentan en polvo, se inhalan, se fuman o se disuelven en agua y se inyectan. Normalmente se consume junto con alcohol. Los adictos suelen consumir dosis de 200 comprimidos diarios.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningún tipo de material, salvo envoltorios vacíos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipodérmicas.

Influencia y síntomas

Las anfetaminas despiertan y activan al consumidor mucho más que la adrenalina natural del cuerpo. Aumentan el ritmo cardiaco y respiratorio. Las pupilas se dilatan y el apetito disminuye. El consumidor se siente con mayor energía, confianza en sí mismo y excitación. También se muestra más alegre y animado, y presenta un comportamiento imprevisible y una sociabilidad extrema.

Las dosis altas pueden producir delirio, pánico, alucinaciones y manía persecutoria que, a largo plazo, puede convertirse en un estado sicótico cuyo tratamiento puede prolongarse por varios meses. Los consumidores regulares de altas dosis corren el riesgo de sufrir daño en los vasos sanguíneos e insuficiencia cardiaca.

Debido a que las provisiones energéticas del cuerpo se agotan, se puede presentar ansiedad, irritabilidad, desasosiego, insomnio y rabia.

Mitos populares

Ficción: Son totalmente inofensivas. Únicamente levantan el ánimo.
Realidad: Se han descubierto casos de insuficiencia renal y se sabe que estas sustancias pueden afectar a otros órganos.

Ficción: Todas son diferentes
Realidad: Cada uno de los tipos tiene cientos de marcas registradas. Con frecuencia el adicto asegura que los "Corazones Púrpura" funcionan, mientras que los "Duraznos" no. Ambas contienen la misma cantidad de las mismas sustancias. Solo su color y presentación son diferentes.

Cantidades de los embarques

Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga marítima.

AGENTES SEDANTES

Los sedantes deprimen el sistema nervioso central en la misma forma que el alcohol y producen efectos semejantes. Se presentan en dos formas: barbitúricos y metacualona.

En su forma pura son unos polvos blancos. Existen muchos cientos de marcas registradas y las sustancias se encuentran en píldoras, comprimidos y cápsulas.

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que se encuentren fuera de su contexto normal deberán considerarse sospechosos.

Olor

Todas las formas son normalmente inodoras.

Administración

Las píldoras se administran normalmente por vía oral, algunas veces junto con alcohol; en ocasiones las sustancias pueden ser inyectadas.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningún material, salvo envoltorios vacíos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipodérmicas.

Nota: Existen muchas otras formas de sedantes disponibles con receta. Si bien las formas arriba mencionadas están controladas, muchos otros sedantes pueden ser objeto de abuso (por ejemplo, el diazepam, comercializado con Librium, etc.).

Grado de adicción

Adicción psicológica	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	bastante fuerte
Tolerancia del organismo:	bastante fuerte

Influencia y síntomas

El consumidor presentara las pupilas dilatadas, una apariencia somnolienta y una forma de hablar arrastrando las palabras. Puede presentarse reacciones extremadamente impredecibles y confusión mental. Las grandes dosis pueden producir inconsciencia, eventual insuficiencia respiratoria y la muerte.

Mitos populares

- Ficción:* No es una sustancia peligrosa, es fácil de dejar y más barata que las sustancias "duras".
- Realidad:* La sobredosis se presenta con mucha facilidad. Cuando se vende previa presentación de receta, los comprimidos ilícitos pueden costar muchísimo más que "el polvo blanco".

Drogas de síntesis o de fórmula manipulada: Las Naciones Unidas denomina de esta manera a las drogas ilegales surgidas de la modificación química de las sustancias matrices, estas últimas a veces corresponden a compuestos farmacológicos.)

Entre las drogas de síntesis o fórmula manipulada se encuentra el MDMA (éxtasis).

La 3-4 Metilene dioximetanfetamina MDMA conocida popularmente como éxtasis es una sustancia de abuso perteneciente a las del grupo de las drogas llamadas de diseño. Fue sintetizada en 1910 por Manis y Jacobson y patentada por los laboratorios Merck en Alemania como un fármaco anoréxico en 1914, pero no fue comercializada . Fue hasta los años 70 y 80 en que se utilizó nuevamente con fines de experimentación farmacoterapéutica y en 1985 al demostrarse su neurotoxicidad en animales se sitúa como sustancia restringida. Se fabrica en laboratorios clandestinos para uso recreacional, lo que permitió la llamada moda MDMA que tanto en Europa como en América impulsó el movimiento rave, caracterizado por fiestas intensas acompañadas por bebidas adicionadas de aminoácidos y cafeína para efectos estimulantes.

ANEXO 3

MANDATO DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO MSC/FAL SOBRE LA PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL MOVIMIENTO DE UNIDADES DE TRANSPORTE CERRADAS Y CONTENEDORES

El Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas¹ y de contenedores², que se transportan en buques debería:

Recordando que en el párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución 9 de la Conferencia SOLAS de 2002 sobre el Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) se dice que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS han acordado que "el Convenio [SOLAS] debería enmendarse, siempre que se considere conveniente, para aplicar las decisiones pertinentes adoptadas por la OMA y refrendadas por los Gobiernos Contratantes del Convenio [SOLAS] en la medida en que afecten al transporte marítimo de unidades de transporte cerradas";

Basándose en las propuestas pormenorizadas formuladas en el Marco normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global (el Marco normativo SAFE) adoptado por la OMA como respuesta, entre otras cosas, a la resolución anteriormente mencionada;

Teniendo en cuenta, como punto de partida para las deliberaciones, las propuestas recogidas en el documento MSC 81/5/4 (Secretaría) (que también se presentó con la signatura FAL 33/8/1 (Secretaría)) y las deliberaciones y decisiones formuladas durante el MSC 81 y el FAL 33; y

Teniendo en cuenta asimismo otros programas e iniciativas encaminados a incrementar la protección y facilitación del transporte de unidades de transporte cerradas y de contenedores transportados por buques, incluidos, pero sin limitarse a ellos, los de la Organización Internacional de Normalización (ISO), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los organismos regionales y los Gobiernos Miembros,

- 1 Considerar la necesidad de, y, si procede:
 - .1 formular recomendaciones acerca de la medida, si tal es el caso, en que la Organización debería elaborar reglas y/u orientaciones sobre los aspectos de protección y facilitación del transporte y la manipulación de unidades de transporte cerradas y de contenedores transportados por buques;

¹ Por *Unidad de transporte cerrada* se entiende una unidad que encierra totalmente el contenido mediante estructuras permanentes (véase el apartado 1.2.1 del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)).

² Por *Contenedor* se entiende un elemento del equipo de transporte de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para poderse utilizar repetidas veces, proyectado especialmente para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin ruptura de la carga y para que se pueda sujetar y/o manipular fácilmente, con los accesorios adecuados para ese fin, y aprobado con arreglo a lo dispuesto en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado.

- .2 formular recomendaciones acerca de la medida, si tal es el caso, en que la Organización debería elaborar reglas y/u orientaciones basadas en el Marco normativo SAFE;
 - .3 elaborar proyectos de enmienda al Convenio SOLAS teniendo presente que no se ha de comprometer la autoridad de funcionarios públicos, en particular, la de los funcionarios de aduanas, a fin de que las instalaciones portuarias y los buques puedan aceptar unidades de transporte cerradas y contenedores para que se transporten en buques, sin necesidad de realizar otras comprobaciones de seguridad que no sea el mantenimiento de los controles de acceso, siempre que la protección de dichas remesas se ha establecido mediante la aplicación de medidas de protección coherentes con el Marco normativo SAFE;
 - .4 formular recomendaciones acerca de hasta qué punto, si tal es el caso, en que las partes A y B del Código PBIP deberían enmendarse para que incluyan disposiciones relativas a la protección de la cadena de suministro;
 - .5 elaborar un proyecto de medidas coherentes con el Marco normativo SAFE para que las examine el Comité de Facilitación a fin de incluirlas en el Convenio de Facilitación; y
 - .6 elaborar directrices provisionales sobre la protección y facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y de contenedores transportados por buques, que se deberán utilizar hasta que se hagan efectivas las enmiendas pertinentes a los instrumentos en cuestión; y,
- 2 Presentar un informe sobre el progreso realizado, para someterlo al examen del MSC 83 y del FAL 34.

ANEXO 4

**INFORME SOBRE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS
EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE DE MATERIALES
RADIATIVOS DE LA CLASE 7 DEL CÓDIGO IMDG
(Presentado de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.984(24))**

Informe presentado por¹:

Fecha:

Nombre del producto:

Número ONU:

Nombre de expedición:

Clase o división del Código IMDG:

Número de referencia de la expedición (identificación del consignador)

La expedición de la remesa arriba indicada experimentó dificultades El transporte de la remesa arriba indicada sufrió retraso fue denegado

Consignador:

Consignatario:

Transportista: (se deberá cumplimentar en caso de denegación o dificultades)

Nombre del buque:

Número IMO de identificación del buque:

Puerto y fecha de carga:

Puerto(s) y fecha(s) de tránsito:

Puerto de destino:

Puerto que deniega el tránsito: (se deberá cumplimentar en caso de denegación)

(se deberá cumplimentar en caso de denegación o dificultades en tránsito)

Breve descripción de los acontecimientos:

Razones alegadas para retrasar o denegar el transporte:

Medidas adoptadas para resolver la cuestión (si procede):

Consecuencias de la denegación o el retraso:

Información complementaria u observaciones pertinentes:

Sugerencias (si procede):

Nombre, cargo y datos de contacto de la persona que presenta el informe:

¹ Nombre de los Gobiernos Miembros o de las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas que presentan el informe.

ANEXO 5

PROYECTO DE REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

ÍNDICE

	Página
Definiciones	
Artículo 1	4
Periodo de sesiones	
Artículo 2.....	4
Artículo 3	4
Artículo 4	4
Artículo 5	5
Delegaciones	
Artículo 6	5
Artículo 7	5
Artículo 8	6
Carácter público o privado de las sesiones	
Artículo 9	6
Orden del día	
Artículo 10	6
Artículo 11	6
Artículo 12	7
Artículo 13	7
Artículo 14	7
Artículo 15	7
Presidente y Vicepresidente	
Artículo 16	7
Artículo 17	8
Artículo 18	8
Órganos auxiliares	
Artículo 19	8

Secretaría

Artículo 20	8
Artículo 21	8
Artículo 22	8

Idiomas

Artículo 23	9
Artículo 24	9
Artículo 25	9

Votación

Artículo 26	9
Artículo 27	9
Artículo 28	10
Artículo 29	10
Artículo 30	10

Elecciones

Artículo 31	10
Artículo 32	10
Artículo 33	11
Artículo 34	11

Dirección de los debates

Artículo 35	11
Artículo 36	11
Artículo 37	12
Artículo 38	12
Artículo 39	12
Artículo 40	12
Artículo 41	13
Artículo 42	13
Artículo 43	13
Artículo 44	13
Artículo 45	13
Artículo 46	13
Artículo 47	14

Invitación de expertos

Artículo 48	14
-------------------	----

Enmiendas al Reglamento interior y su aplicación

Artículo 49	14
Artículo 50	14
Artículo 51	14

Autoridad suprema del Convenio

Artículo 52	14
-------------------	----

REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

Definiciones

Artículo 1

A los efectos del presente reglamento se entenderá:

- i) por "Convenio", el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional;
- ii) por "Organización", la Organización Marítima Internacional;
- iii) por "Miembro", un Miembro de la Organización;
- iv) por "otro participante", todo Gobierno no Miembro que tenga derecho a participar en la labor del Comité en virtud de las disposiciones pertinentes de un convenio u otro instrumento internacional cuando el Comité desempeñe las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de dicho convenio o instrumento, o en virtud de lo dispuesto en éstos, de conformidad con el artículo 35 del Convenio.

Periodos de sesiones

Artículo 2

- a) De conformidad con el artículo 50 del Convenio, el Comité celebrará periodos de sesiones ordinarios por lo menos una vez al año.
- b) A reserva de lo dispuesto en el párrafo a) del presente artículo, el Comité se reunirá en periodo de sesiones extraordinario cuando sea convocado por su Presidente o cuando quince por lo menos de sus Miembros lo hayan solicitado por escrito al Secretario General.
- c) El Secretario General, siguiendo instrucciones del Presidente, notificará a los Miembros y, cuando proceda, a otros participantes, la fecha de celebración del periodo de sesiones con 60 días por lo menos de antelación. La notificación de un periodo de sesiones extraordinario se hará con 30 días por lo menos de antelación.

Artículo 3

Los periodos de sesiones del Comité se celebrarán en la sede de la Organización, a menos que sean convocados en otro lugar de conformidad con una decisión del Comité y con la aprobación previa del Consejo.

Artículo 4

- a) El Secretario General invitará a las Naciones Unidas, a los organismos especializados de las Naciones Unidas y al Organismo Internacional de Energía Atómica a estar representados en los periodos de sesiones del Comité.

- b) El Secretario General invitará a otras organizaciones intergubernamentales con las cuales se haya concluido un acuerdo o un arreglo especial a enviar observadores a los periodos de sesiones del Comité.
- c) De conformidad con las decisiones de la Asamblea y del Consejo, el Secretario General invitará a los movimientos de liberación reconocidos por la Organización de la Unidad Africana o por la Liga de los Estados Árabes a estar representados por observadores en los periodos de sesiones del Comité.
- d) El Secretario General invitará a las organizaciones internacionales no gubernamentales con las cuales la Organización haya establecido una relación apropiada de conformidad con el artículo 62 del Convenio a enviar observadores a los periodos de sesiones del Comité.

Artículo 5

- a) Los representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y del Organismo Internacional de Energía Atómica podrán participar sin derecho a voto en los debates del Comité o de sus órganos auxiliares y recibirán copia de todos los documentos expedidos al Comité, sin perjuicio de las disposiciones que sean necesarias para proteger los documentos de carácter confidencial.
- b) Los observadores invitados de conformidad con el artículo 4 *supra* podrán, por invitación del Presidente y con el consentimiento del Comité, participar sin derecho a voto en los debates del Comité o de sus órganos auxiliares sobre asuntos que les conciernan. Los observadores tendrán acceso a los documentos no confidenciales y a los demás documentos que el Secretario General, con la aprobación del Presidente, decida poner a su disposición.
- c) La participación de los observadores de organizaciones no gubernamentales se ajustará a los artículos que rigen las consultas con esas organizaciones.

Delegaciones

Artículo 6

Cada Miembro designará un representante y podrá designar también suplentes y aquellos asesores y expertos que estime necesarios. Otros participantes designarán representantes, suplentes, asesores o expertos, según corresponda.

Artículo 7

Cada Miembro, u otro participante cuando proceda, transmitirá al Secretario General los poderes de sus representantes y, si los hay, de los suplentes, así como los nombres de los demás miembros de su delegación. Estos poderes serán expedidos por el Jefe del Estado, el Jefe del Gobierno o el ministro de Relaciones Exteriores, o bien por una autoridad debidamente designada al efecto por uno de ellos. El Secretario General examinará los poderes de los representantes y suplentes e informará al Comité sin demora.

Artículo 8

En los periodos de sesiones para los cuales se requieran poderes, todos los representantes participarán provisionalmente en las sesiones con los mismos derechos hasta que el Secretario General haya presentado su informe sobre los poderes y el Comité haya decidido sobre la cuestión.

Carácter público o privado de las sesiones

Artículo 9

El Comité podrá decidir celebrar sesiones públicas o privadas. A falta de una decisión en el sentido de hacer pública una sesión, ésta se celebrará en privado. Las sesiones de los órganos auxiliares del Comité se celebrarán en privado a menos que el Comité decida otra cosa en casos determinados.

No obstante lo anterior, y de conformidad con las Directrices relativas al acceso de los medios de comunicación a las reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares, adoptadas por la Organización, los medios de comunicación podrán asistir a las sesiones del Comité y de sus órganos auxiliares a menos que el Comité decida otra cosa. Las sesiones de los grupos de trabajo y de los grupos de redacción constituidos por el Comité y por sus órganos auxiliares se celebrarán en privado.

Orden del día

Artículo 10

El orden del día provisional de cada periodo de sesiones del Comité será preparado por el Secretario General con la aprobación del Presidente.

Artículo 11

El orden del día provisional de cada periodo de sesiones ordinario del Comité comprenderá:

- i) todos los puntos cuya inclusión haya sido pedida por la Asamblea;
- ii) todos los puntos cuya inclusión haya sido pedida por el Consejo o por un comité de la Organización;
- iii) todos los puntos cuya inclusión haya sido pedida por el Comité en un periodo de sesiones anterior. Todo punto del orden del día de un periodo de sesiones del Comité cuyo examen no se haya terminado en ese periodo de sesiones se incluirá automáticamente en el orden del día del periodo de sesiones siguiente, a menos que el Comité decida otra cosa;
- iv) todo punto propuesto por un Miembro u otro participante, cuando proceda;
- v) los puntos, si los hay, relativos al informe del Comité al Consejo sobre la labor del Comité;

- vi) a reserva de las consultas preliminares que sean necesarias, todo punto propuesto por un órgano auxiliar de la Organización o por las Naciones Unidas o por uno de los organismos especializados o por el Organismo Internacional de Energía Atómica;
- vii) todo punto propuesto por el Secretario General.

Artículo 12

El Secretario General comunicará a los Miembros, y a otros participantes cuando proceda, el orden del día provisional de cada reunión, acompañado de los documentos correspondientes publicados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 a), en todos los idiomas de trabajo, por lo menos un mes antes de la apertura del periodo de sesiones.

Artículo 13

El primer punto del orden del día provisional de cada periodo de sesiones será la aprobación del orden del día.

Artículo 14

En circunstancias excepcionales, el Secretario General podrá, previa consulta con el Presidente, incluir en el orden del día cualquier asunto pertinente que se haya suscitado entre la fecha de envío del orden del día provisional y la de apertura del periodo de sesiones, en un orden del día provisional suplementario. El Secretario General notificará inmediatamente a los Miembros, y a otros participantes cuando proceda, el propósito de incluir un punto en un orden del día provisional suplementario.

Artículo 15

El Secretario General informará al Comité de las repercusiones técnicas, administrativas y financieras de todos los puntos esenciales del orden del día del Comité antes de que éste los examine. El Comité, a menos que decida otra cosa, no examinará dichos puntos hasta por lo menos 48 horas después de recibir el informe del Secretario General.

Presidente y Vicepresidente

Artículo 16

- a) El Comité elegirá un Presidente y un Vicepresidente de entre los representantes de sus Miembros. La elección tendrá lugar una vez al año.
- b) El Presidente y el Vicepresidente podrán ser reelegidos.

Artículo 17

- a) Si el Presidente está ausente de un periodo de sesiones o de parte de él, presidirá el Vicepresidente.
- b) Si el Presidente, por cualquier motivo, no puede ejercer sus funciones hasta el final de su mandato, el Vicepresidente actuará de Presidente hasta la elección de un nuevo Presidente.
- c) En caso de que ni el Presidente ni el Vicepresidente puedan desempeñar sus funciones, el Comité elegirá un Vicepresidente interino que actuará de Presidente mientras dure la incapacidad de aquéllos.

Artículo 18

El Presidente o el Vicepresidente en funciones de Presidente no votará.

Órganos auxiliares

Artículo 19

El Comité podrá crear los órganos auxiliares que estime necesarios. Esos órganos auxiliares se atenderán al presente Reglamento en la medida en que les sea aplicable. El Comité examinará por lo menos una vez al año la conveniencia de que los órganos auxiliares continúen sus funciones.

Secretaría

Artículo 20

El Secretario General actuará como Secretario del Comité y de sus órganos auxiliares. Podrá delegar sus funciones en un miembro de la Secretaría.

Artículo 21

El Secretario General o un miembro de la Secretaría designado por él al efecto podrá hacer exposiciones orales o escritas acerca de cualquier asunto que se esté examinando.

Artículo 22

La Secretaría se encargará de recibir, traducir y hacer llegar a los Miembros, y a otros participantes cuando proceda, todos los informes, resoluciones, recomendaciones y demás documentos del Comité y de sus órganos auxiliares.

Idiomas

Artículo 23

Los idiomas oficiales del Comité son el árabe, el chino, el español, el francés; el inglés y el ruso. Los idiomas de trabajo son el español, el francés y el inglés.

Artículo 24

Las intervenciones en el Comité y en los órganos auxiliares de éste se harán en uno de los idiomas oficiales y serán interpretadas a los otros idiomas oficiales.

Artículo 25

- a) Todos los documentos concernientes a puntos del orden del día del Comité y de sus órganos auxiliares serán publicados en los idiomas de trabajo.
- b) Todos los informes, resoluciones, recomendaciones y decisiones del Comité y de sus órganos auxiliares serán redactados en uno de los idiomas oficiales y traducidos a los otros idiomas oficiales.

Votación

Artículo 26

- a) Sólo los Miembros tendrán derecho a votar. No obstante, cuando el Comité desempeñe las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de un convenio u otro instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en él, el derecho de voto sobre enmiendas a tal convenio u otro instrumento se ajustará a las disposiciones aplicables del convenio u otro instrumento de que se trate.
- b) Todo Miembro u otro participante con derecho a votar tendrá un voto.

Artículo 27

- a) Salvo disposición en otro sentido de cualquier convenio u otro instrumento internacional que confiera funciones al Comité, o en virtud de cuyas disposiciones el Comité desempeñe funciones de conformidad con el artículo 48 del Convenio, las decisiones del Comité y de sus órganos auxiliares, así como sus informes, resoluciones y recomendaciones, se aprobarán por mayoría de Miembros u otros participantes con derecho a votar, presentes y votantes.

- b) A los fines del presente reglamento, se considerará a los Miembros u otros participantes como "presentes y votantes" cuando emitan un voto afirmativo o negativo. Los que se abstengan de votar o emitan un voto no válido serán considerados como no votantes. Se entenderá que los Miembros u otros participantes están "presentes" cuando estén efectivamente presentes en la sesión en el momento de la votación, ya emitan un voto afirmativo o negativo, se abstengan, emitan un voto no válido o no participen en la votación. Los Miembros u otros participantes que asistan al periodo de sesiones pero no estén presentes en la sesión en que se efectúe la votación serán considerados no presentes.
- c) Lo dispuesto en el presente artículo será aplicable sólo si en el momento de la votación se logra el quórum especificado en el artículo 35.

Artículo 28

El Comité votará normalmente a mano alzada. Sin embargo, todo Miembro u otro participante con derecho a votar podrá pedir una votación nominal. La votación nominal se efectuará siguiendo el orden alfabético inglés de los nombres de los Miembros u otros participantes con derecho a votar, comenzando por el Miembro u otro participante cuyo nombre haya sido sacado por sorteo por el Presidente.

Artículo 29

El voto de cada Miembro u otro participante que vote en una votación nominal será consignado en el informe correspondiente al periodo de sesiones de que se trate.

Artículo 30

En caso de empate en una votación, se procederá a votar por segunda vez en la sesión siguiente del mismo periodo de sesiones. De haber empate también en esa votación, se considerará rechazada la propuesta.

Elecciones

Artículo 31

Todas las elecciones en que haya más candidatos que cargos por proveer se harán por votación secreta.

Artículo 32

En las votaciones secretas el Comité designará dos escrutadores que procederán al escrutinio de los votos emitidos e informarán de ellos. Los escrutadores serán designados por el Comité, a propuesta del Presidente, de entre las delegaciones presentes. Los escrutadores informarán al Comité de todos los votos no válidos emitidos en la elección.

Artículo 33

Si sólo se va a elegir una persona y ninguno de los candidatos obtiene mayoría en la primera votación, se procederá a una segunda votación limitada normalmente a los dos candidatos que hayan obtenido el mayor número de votos. De haber empate en la segunda votación se aplazará la elección hasta la sesión siguiente del mismo periodo de sesiones. Si en esa sesión hay un nuevo empate, el Presidente decidirá entre los candidatos por sorteo.

Artículo 34

- a) Cuando hayan de proveerse al mismo tiempo y en las mismas condiciones dos o más cargos por elección, serán declarados electos los candidatos que en la primera votación obtengan mayoría. Si el número de candidatos que obtienen la mayoría necesaria es mayor que el número de cargos que han de proveerse, serán declarados electos los candidatos que hayan obtenido el mayor número de votos. Si el número de candidatos que obtienen mayoría es inferior al número de cargos que han de proveerse, se procederá a tantas votaciones sucesivas como sean necesarias para llenar las vacantes restantes. En estas votaciones sólo estarán incluidos los candidatos que en la votación precedente hayan obtenido el mayor número de votos, y el número de candidatos normalmente no será superior al doble del número de vacantes restantes.
- b) Se aplicará lo dispuesto en el artículo 33 si hay empate cuando deban proveerse dos o más cargos.

Dirección de los debates

Artículo 35

- a) Veinte Miembros u otros participantes, cuando proceda, constituirán quórum. En el caso de los órganos auxiliares, el quórum será determinado por el Comité.
- b) Cuando un convenio u otro instrumento internacional con respecto al cual el Comité desempeñe funciones establezca un quórum en una de sus disposiciones, tal disposición será aplicable cuando el Comité desempeñe dichas funciones.

Artículo 36

Además de ejercer las facultades que le confiere el presente Reglamento, el Presidente inaugurará y clausurará cada periodo de sesiones del Comité, dirigirá los debates, velará por el cumplimiento del presente Reglamento, concederá la palabra, someterá los asuntos a votación y dará a conocer las decisiones resultantes de las votaciones.

Artículo 37

Las propuestas y enmiendas serán presentadas normalmente por escrito y entregadas al Secretario General, quien hará llegar copias a las delegaciones. Por regla general no se discutirá ni se someterá a votación propuesta alguna en una sesión del Comité a menos que se haya distribuido su texto entre las delegaciones por lo menos veinticuatro horas antes. Sin embargo, el Presidente podrá autorizar la discusión y el examen de enmiendas a propuestas existentes o de mociones sobre cuestiones de procedimiento, aun cuando estas enmiendas y mociones no hayan sido distribuidas o lo hayan sido el mismo día.

Artículo 38

A propuesta del Presidente, el Comité podrá limitar el tiempo que haya de concederse a cada orador sobre un asunto objeto de debate.

Artículo 39

- a) Durante la discusión de cualquier asunto, todo Miembro u otro participante, cuando proceda podrá plantear una cuestión de orden, que será resuelta inmediatamente por el Presidente de conformidad con el presente Reglamento. Todo Miembro u otro participante podrá apelar de la decisión del Presidente. La apelación será sometida inmediatamente a votación y se mantendrá la decisión del Presidente a menos que sea revocada por mayoría de los Miembros u otros participantes presentes y votantes.
- b) El Miembro u otro participante que plantee una cuestión de orden no podrá tratar el fondo de la cuestión debatida.

Artículo 40

- a) A reserva de lo dispuesto en el artículo 39, tendrán precedencia sobre todas las demás propuestas o mociones presentadas, en el orden que a continuación se indica, las mociones encaminadas a:
 - i) suspender la sesión;
 - ii) levantar la sesión;
 - iii) aplazar el debate sobre el asunto que se esté discutiendo; y
 - iv) cerrar el debate sobre el asunto que se esté discutiendo.
- b) En relación con las propuestas indicadas en los apartados i) a iv) *supra*, sólo se concederá la palabra al proponente y además a un orador en pro y a dos en contra de la moción, tras lo cual ésta será sometida inmediatamente a votación.

Artículo 41

Si dos o más propuestas tratan de un mismo asunto, el Comité someterá las propuestas a votación en el orden en que hayan sido presentadas, a menos que decida otra cosa.

Artículo 42

Las partes de una propuesta o de una enmienda a una propuesta serán sometidas a votación por separado si el Presidente así lo decide con el consentimiento del proponente, o si un Miembro pide que la propuesta o la enmienda a la propuesta se divida y el proponente no formula objeción. Si hubiere objeción, se concederá primero la palabra sobre esta cuestión al autor de la moción de que la propuesta o la enmienda se divida y después al autor de la propuesta o enmienda inicial objeto de discusión, tras lo cual la moción de que la propuesta o enmienda se divida será sometida inmediatamente a votación.

Artículo 43

Las partes de una propuesta que hayan sido aprobadas serán sometidas a votación en conjunto. Si todas las partes dispositivas de la propuesta o de una enmienda han sido rechazadas, la propuesta o la enmienda se considerará rechazada en su totalidad.

Artículo 44

Se considerará que una moción es una enmienda a una propuesta si simplemente añade algo a parte de esa propuesta o suprime o modifica una parte de ella. La enmienda se someterá a votación antes que la propuesta a que se refiera y, si resulta aprobada, se someterá a votación la propuesta enmendada.

Artículo 45

Cuando se formulen dos o más enmiendas a una propuesta, se someterá a votación, en primer lugar, la enmienda que más se aparte del fondo de la propuesta original y, a continuación, la enmienda que, después de la anterior, se aparte más de dicha propuesta, y así sucesivamente hasta que se hayan sometido a votación todas las enmiendas. El Presidente determinará el orden en que se habrá de votar con respecto a las diferentes enmiendas, de acuerdo con lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 46

El autor de una moción podrá retirarla en cualquier momento antes de que haya sido sometida a votación, siempre que no haya sido objeto de una enmienda o que no se esté discutiendo una enmienda a la moción. La moción retirada podrá ser presentada de nuevo por cualquier Miembro u otro participante cuando proceda.

Artículo 47

Una vez aprobada o rechazada, una propuesta no podrá ser examinada de nuevo en el mismo periodo de sesiones del Comité, a menos que éste, por mayoría de sus Miembros y otros participantes cuando proceda, presentes y votantes, decida volver a examinarla. Con respecto a una moción de nuevo examen, sólo se concederá la palabra al autor de la moción y a otro orador en pro y a dos en contra de la moción, tras lo cual será sometida inmediatamente a votación.

Invitación de expertos

Artículo 48

El Comité podrá invitar a cualquier persona cuyos conocimientos especializados considere de utilidad para su labor. Las personas invitadas en virtud del presente artículo no tendrán derecho de voto.

Enmiendas al Reglamento interior y su aplicación

Artículo 49

El presente Reglamento podrá ser modificado por decisión del Comité tomada por mayoría de los representantes de Miembros presentes y votantes.

Artículo 50

El Comité podrá aplicar, a su discreción, las disposiciones del Reglamento interior de la Asamblea que considere adecuadas a circunstancias particulares.

Artículo 51

La aplicación de cualquier artículo del presente Reglamento podrá ser suspendida por decisión del Comité tomada por mayoría de los Miembros presentes y votantes, siempre que se haya comunicado la propuesta de suspensión con veinticuatro horas de antelación. Podrá prescindirse de esa comunicación si ningún Miembro formula objeción.

Autoridad suprema del Convenio

Artículo 52

Si hubiere discrepancia entre una disposición del presente Reglamento y una disposición del Convenio, prevalecerá el Convenio.

ANEXO 6**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 34º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ**

Examen general de la implantación del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional:

- .1 estado jurídico del Convenio
- .2 información presentada sobre la implantación del Convenio
- .3 examen del Convenio
- .4 armonización con otros instrumentos internacionales
- .5 elaboración de un manual explicativo del Convenio

Adopción de propuestas de enmienda al Convenio

Medios electrónicos para el despacho de buques:

- .1 normalización de los sistemas para la llegada y el despacho de buques, personas y cargas
- .2 posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo
- .3 cooperación entre Estados Miembros
- .4 elaboración de mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección
- .5 aplicación del concepto de ventanilla única

Prevención y represión de actos ilícitos en puertos

Prevención y represión del tráfico ilícito, incluido el de drogas, armas de destrucción masiva y personas

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

- .1 personal de a bordo;
- .2 polizones;
- .3 migrantes ilegales;
- .4 personas rescatadas en el mar

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

- .1 lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo;

- .2 acceso electrónico a los certificados y documentos de la OMI;
- .3 implantación de los impresos modelo de facilitación normalizados de la OMI 1-7.

Protección y facilitación del comercio internacional

Interfaz buque-puerto:

- .1 facilitación del transporte de mercancías peligrosas;
- .2 elaboración de un curso modelo de formación para el personal de amarre

Subprograma de cooperación técnica para la facilitación

Institucionalización del Comité de Facilitación

Relaciones con otras organizaciones

Aplicación de las Directrices del Comité

Programa de trabajo

Otros asuntos
