

COMITÉ DE FACILITACIÓN
36º período de sesiones
Punto 17 del orden del día

FAL 36/17
5 octubre 2010
Original: INGLÉS

**INFORME DEL 36º PERIODO DE SESIONES
DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN**

Índice

Sección		Página
1	GENERALIDADES – ADOPCIÓN DEL ORDEL DEL DÍA	3
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	6
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO	6
4	EXAMEN GENERAL E IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO	7
5	MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	13
6	FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS	21
7	CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO E IMPRESOS DE FACILITACIÓN	29
8	PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL	34
9	INTERFAZ BUQUE-PUERTO	39
10	COOPERACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA	41
11	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	44
12	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	45
13	EXAMEN DE LA FUNCIÓN, MISIÓN, DIRECCIÓN ESTRATÉGICA Y LABOR DEL COMITÉ	46
14	PROGRAMA DE TRABAJO	48
15	ELECCIÓN DEL PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011	51
16	OTROS ASUNTOS	51

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 DIRECTRICES SOBRE LA UTILIZACIÓN DE MENSAJES IED PARA LA TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA PROTECCIÓN A FUNCIONARIOS DEBIDAMENTE AUTORIZADOS
- ANEXO 2 DECLARACIÓN DE INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA PROTECCIÓN
- ANEXO 3 CUESTIONARIO SOBRE EL ACCESO EN LÍNEA A LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS
- ANEXO 4 ENMIENDAS AL PROYECTO DE LISTA REVISADA DE LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO
- ANEXO 5 FACILITACIÓN DE LOS PERMISOS DE TIERRA Y EL ACCESO A LOS BUQUES, SUPRESIÓN DE RESTRICCIONES INNECESARIAS RESULTANTES DE LAS DIVERGENCIAS EN LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO PBIP
- ANEXO 6 PROYECTO DE RESOLUCIÓN FAL RELATIVO A LA REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE
- ANEXO 7 PRIORIDADES TEMÁTICAS RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL PARA SU INCLUSIÓN EN EL PICT CORRESPONDIENTE AL BIENIO 2012-2013
- ANEXO 8 LISTA DE LAS CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 37º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ

1 GENERALIDADES – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 36º periodo de sesiones del 6 al 10 de septiembre de 2010, bajo la presidencia del Sr. Charles Abela (Malta). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, el Sr. E. Broekema (Países Bajos).

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

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
ANGOLA	ITALIA
ARABIA SAUDITA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
ARGELIA	JAPÓN
ARGENTINA	LIBERIA
AZERBAIYÁN	LITUANIA
BAHAMAS	MALTA
BANGLADESH	MARRUECOS
BÉLGICA	MÉXICO
BELICE	NIGERIA
BRASIL	NORUEGA
BULGARIA	PAÍSES BAJOS
CAMERÚN	PANAMÁ
CANADÁ	PERÚ
CHILE	POLONIA
CHINA	PORTUGAL
CHIPRE	REINO UNIDO
COLOMBIA	REPÚBLICA DE COREA
CUBA	REPÚBLICA POPULAR
DINAMARCA	DEMOCRÁTICA DE COREA
ECUADOR	SAINT KITTS Y NEVIS
ESPAÑA	SINGAPUR
ESTADOS UNIDOS	SUDÁFRICA
ESTONIA	SUECIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	TAILANDIA
FILIPINAS	TÚNEZ
FINLANDIA	TURQUÍA
FRANCIA	TUVALU
GEORGIA	UCRANIA
GRECIA	VANUATU
INDONESIA	VENEZUELA (REPÚBLICA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	BOLIVARIANA DE)

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También asistieron representantes del siguiente organismo especializado de las Naciones Unidas:

ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)

1.4 Así como observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P e I (CLUBES P e I)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SERVICIOS Y PROVEEDORES DE
BUQUES (ISSA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)
FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES NACIONALES DE AGENTES NAVIEROS Y
CONSIGNATARIOS DE BUQUES (FONASBA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL
TRANSPORTE (ITF)
INSTITUTO NÁUTICO
CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)

1.5 También asistió el Sr. Giancarlo Olimbo (Italia), Presidente del Comité de Cooperación Técnica.

Discurso de apertura

1.6 Al dar la bienvenida a los participantes, el Sr. K. Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, que hizo uso de la palabra en nombre del Secretario General, recordó al Comité el lema del Día Marítimo Mundial de este año, que es "2010: Año de la Gente de Mar". Al escoger este lema, el Consejo se había propuesto brindar a la Organización, durante todo el año, la oportunidad de rendir homenaje, junto con la comunidad marítima en su conjunto, a los más de 1,5 millones de marinos de todo el mundo por su contribución única a la sociedad y en reconocimiento de los riesgos a los que se enfrentan en el desempeño de sus tareas y cometidos diarios en un entorno a menudo hostil.

Entre los componentes de carácter normativo del plan de acción para celebrar el Año de la Gente de Mar, el más destacado fue el examen general del Convenio y el Código de Formación. El examen había sido ultimado con éxito en una Conferencia diplomática, celebrada en Manila (Filipinas), que adoptó por consenso las Enmiendas de Manila de 2010, en junio de 2010.

Otro hito de la Conferencia al que también se hizo alusión fue su decisión de declarar el día en el que adoptó las enmiendas al Convenio y el Código de Formación, el 25 de junio, como el "Día de la Gente de Mar", a partir de 2011.

En el discurso del Secretario General se pusieron de manifiesto además los problemas que sufre la gente de mar a la que se deniega el permiso de tierra en determinados puertos y circunstancias, una cuestión que es motivo de preocupación continua y que se suscitó recientemente en el MSC 87, celebrado en mayo de 2010. En dicho periodo de sesiones se manifestó inquietud por la gente de mar, su bienestar y por otros representantes que se enfrentan a dificultades en relación con los permisos de tierra y la obtención de acceso a los buques, al parecer debido a la manera en que algunos Gobiernos Contratantes interpretan y aplican las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. El Secretario General reiteró la opinión de la Asamblea que figura en la resolución A.1011(26) sobre el Plan estratégico de la Organización, que exige que se alcance un equilibrio adecuado entre la protección y la facilitación del comercio marítimo.

Al referirse a la revisión del Convenio, el Secretario General señaló que no se habían presentado documentos específicos al respecto, pero recordó al Comité que era su competencia tratar siempre de actualizarlo incorporando en él los avances producidos en el sector de la logística y en el transporte multimodal. Esto garantizaría que las medidas, procedimientos o documentos requeridos para la aplicación marítima que adopte el Comité, ocasionalmente, sean compatibles con los utilizados para otros medios de transporte.

El texto completo del discurso de apertura del Secretario General, pronunciado por el Sr. Sekimizu en su nombre, figura en el documento FAL 36/INF.6.

Observaciones del Presidente

1.7 Al dar las gracias al Sr. Sekimizu, el Presidente acogió con satisfacción la información facilitada y señaló que se tendrían plenamente en cuenta las palabras de aliento del Secretario General, así como sus consejos y peticiones, en las deliberaciones del Comité y sus grupos de trabajo y redacción.

1.8 Tras el discurso de apertura del Secretario General, la delegación de las Islas Marshall, en su capacidad de Estado de abanderamiento destacado, informó al Comité de un breve resumen sobre la investigación en curso del suceso sufrido por el buque tanque **M Star** en el estrecho de Ormuz en julio de este año.

1.9 La delegación del Japón, como parte interesada, manifestó también su preocupación por el suceso, en especial habida cuenta del alto porcentaje del suministro mundial de hidrocarburos que se transporta por la región.

Adopción del orden del día

1.10 El Comité adoptó el orden del día provisional que figura en el documento FAL 36/1 como orden del día del periodo de sesiones y tomó nota del calendario provisional que serviría de guía durante el periodo de sesiones.

Verificación de poderes

1.11 Se informó al Comité de 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

2.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos FAL 36/2 y FAL 36/2/Add.1 (Secretaría) y FAL 36/2/1 (Secretaría), en relación con los resultados de la labor de la A 26, LEG 95, MSC 86, TC 59, MEPC 59, COMSAR 14 y MEPC 60 sobre las cuestiones de interés para la labor del Comité, y decidió examinar las distintas cuestiones que justifiquen la adopción de medidas por el Comité en el marco de los correspondientes puntos del orden del día. El Comité tomó nota asimismo de que los resultados del C 102, C 104 y MSC 87 se examinarían en documentos separados en el marco de los correspondientes puntos del orden del día.

2.2 En particular, el Comité convino en que las disposiciones de la resolución A.1027(26): "Aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje" (FAL 36/2), se examinarían en relación con el punto 6 del orden del día, y el documento FAL 36/2/Add.1 relacionado con la resolución A.1018(26): "Desarrollo futuro del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI" (FAL 36/2/Add.1), se examinaría en el marco del punto 7 del orden del día.

3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO

3.1 El Comité recordó que el FAL 35, el 16 de enero de 2009, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a), había adoptado por unanimidad enmiendas al anexo del Convenio mediante la resolución FAL.10(35) con respecto a la llegada, permanencia y salida de buques, llegada de personas y facilitación de los requisitos de despacho para pasajeros, incluidos los pasajeros de buques cruceristas. El Comité tomó nota con satisfacción de que los Gobiernos Contratantes no habían presentado ninguna objeción en el plazo de tiempo estipulado y acogió con agrado el hecho de que estas enmiendas hubiesen entrado en vigor, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2 b), el 15 de mayo de 2010.

3.2 El Comité tomó nota además de la información presentada por la Secretaría en el documento FAL 36/3 de que, tras el examen del documento FAL 35/WP.4 en el FAL 35 y a consecuencia de la supresión del párrafo 2.6.3 del Convenio por las enmiendas anteriormente mencionadas que adoptó el Comité, la Secretaría había reconocido que era necesario introducir la siguiente enmienda al párrafo 2.6.4:

Se suprime la Práctica Recomendada actual 2.6.4 y se sustituye por:

"2.6.4 **Practica Recomendada.** 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 haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, las autoridades públicas no exigirán normalmente la presentación de una lista nueva y completa de la tripulación, sino que deberán aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas."

3.3 El Comité recordó que se había incluido correctamente esta enmienda en el informe final del FAL 35 y la resolución FAL.10(35) (véase el anexo 2 del documento FAL 35/17), pero señaló que debido a un error administrativo posterior no se incluyó en el texto auténtico de las enmiendas, distribuido en francés y en inglés, mediante una nota verbal de fecha 7 de

agosto de 2009 (A1/F/2.04 (NV.52)). Esta enmienda consiguiente se señaló a la atención de los Gobiernos Contratantes mediante una nota verbal distribuida el 15 de febrero de 2010 (A1/F/2.04 (NV.53)), fecha en la cual se consideraron aceptadas las enmiendas, y entró en vigor con las enmiendas en la misma fecha que las enmiendas anteriores, es decir, el 15 de mayo de 2010.

3.4 El Comité tomó nota asimismo de que no se había propuesto examinar o adoptar formalmente en el actual periodo de sesiones ninguna enmienda al anexo del Convenio.

4 EXAMEN GENERAL E IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO

SITUACIÓN DEL CONVENIO

4.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento FAL 36/INF.2 (Secretaría) y en particular de que, desde el FAL 35, no se había producido ninguna nueva adhesión al Convenio. El número de Gobiernos Contratantes del Convenio, cuyas flotas mercantes combinadas representan aproximadamente el 90,3 % del arqueo de la flota mundial, se mantiene en 114. El Comité señaló asimismo que en el sitio de la OMI en la Red (www.imo.org) figura la lista de los Gobiernos Contratantes.

4.2 El Comité manifestó su agradecimiento a los Estados Miembros que ya se habían adherido al Convenio, o habían asumido la sucesión, pero señaló que le defraudaba constatar que no hubiese habido nuevas adhesiones desde el FAL 35.

4.3 El Comité instó una vez más a los Estados Miembros que aún no se hubiesen adherido al Convenio a que examinaran la conveniencia de adherirse lo antes posible, sobre todo teniendo en cuenta la situación actual del Comité, a fin de ayudar a la Organización en sus esfuerzos por fomentar una aceptación más amplia del Convenio y la adopción de las medidas recogidas en el mismo, y en su labor para la implantación universal de medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

EXAMEN DE LAS NORMAS Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS

4.4 El Comité recordó que en enero de 2002, el FAL 29 había:

- .1 acordado examinar las normas y prácticas recomendadas respecto de las cuales los Gobiernos Contratantes hayan notificado diferencias, a fin de determinar si estaban obsoletas o si podrían enmendarse para que resultasen más aceptables a nivel mundial, y establecer un mecanismo mediante el que se inste a las Partes a revisar las excepciones que hayan registrado, así como las demás medidas adoptadas para armonizar sus prescripciones y procedimientos nacionales con los del Convenio; y
- .2 convenido en que sería conveniente reducir el número de diferencias y, para ello, reconoció que, en primer lugar, era necesario recabar información actualizada de los Gobiernos Contratantes en cuanto a las diferencias con las normas y la implantación de las prácticas recomendadas. Esto podría lograrse mediante el envío de un cuestionario a todos los Gobiernos Contratantes solicitándoles que actualizaran sus excepciones e indicaran el estado de las prácticas recomendadas.

El Comité recordó asimismo que en enero de 2003 el FAL 30 había:

- .1 confirmado la necesidad de elaborar dicho cuestionario y convino en que debería enviarse a todos los Gobiernos Miembros no sólo para abordar las diferencias registradas por los Gobiernos Contratantes sino también para averiguar los impedimentos que encuentran los Gobiernos Miembros para ratificar el Convenio; y
- .2 aprobado la circular FAL.3/Circ.184: "Revisión de normas y prácticas recomendadas del anexo del Convenio de Facilitación", en cuyo anexo figura el cuestionario anteriormente mencionado.

4.5 El Comité ha recordado asimismo que en el FAL 34 celebrado en marzo de 2007, había reiterado su propósito de examinar las normas con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes del Convenio habían notificado diferencias y las prácticas recomendadas que los Gobiernos Contratantes habían decidido no implantar a fin de determinar si están obsoletas o si podrían enmendarse para que resulten aceptables a nivel mundial.

4.6 Asimismo, el Comité recordó las partes pertinentes del Convenio y, en particular, que:

- .1 en el artículo VIII 1) se estipula que todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, documentos y formalidades para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dicha norma; y
- .2 en el artículo VIII 3) se insta a los Gobiernos Contratantes a que adapten en la medida de lo posible sus trámites, documentos o formalidades a las prácticas recomendadas y se invita a que, tan pronto como hayan realizado esta adaptación, informen de ello al Secretario General.

4.7 El Comité recordó que en el FAL 35, para celebrar el primer periodo de sesiones del Comité tras su institucionalización en virtud del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el Comité había organizado un evento especial bajo el lema "El Comité de Facilitación – Retos futuros" el 12 de enero de 2009. Las presentaciones realizadas durante dicho evento, que trataron de algunos de los retos a los que hace frente el Comité en el futuro próximo, se han distribuido en el documento FAL 35/INF.9.

4.8 El Comité recordó además que tras tomar nota de que, a pesar de las peticiones formuladas reiteradamente en periodos de sesiones posteriores del Comité, el grado de respuesta a estas solicitudes de información de los Gobiernos Contratantes había sido bajo, el FAL 35 se había mostrado de acuerdo en que había llegado la hora de examinar el Convenio en su totalidad, en especial habida cuenta de los avances recientes, por ejemplo las enmiendas al Convenio SOLAS sobre protección marítima y la introducción del Código PBIP, los problemas que plantea el desembarco de las personas rescatadas en el mar, y los migrantes ilegales. Asimismo, teniendo presente la opinión de la Asamblea en relación con el logro de un equilibrio entre la protección y la facilitación, cabía plantearse si debería ampliarse el Convenio para que aborde problemas actuales tales como el permiso de tierra y otras cuestiones que han surgido en relación con la interfaz buque-tierra.

4.9 Por consiguiente, el Comité recordó asimismo que el FAL 35 había acordado iniciar un examen general del Convenio a fin de garantizar que aborda debidamente las necesidades actuales y emergentes del sector del transporte marítimo, así como para actualizar sus disposiciones teniendo en cuenta por ejemplo, entre otras cosas, los avances en el ámbito de la transmisión de información y datos por medios electrónicos y el concepto de la ventanilla única.

4.10 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento FAL 36/4 (Secretaría) de que la Secretaría no había recibido ningún documento específico que abordase el examen.

4.11 La delegación de China, con el apoyo de varias delegaciones, manifestó que era partidaria de realizar un examen general del Convenio, incluido el aumento del uso del comercio electrónico y las formalidades de despacho y la actualización de varias secciones obsoletas del Convenio que beneficiarían la facilitación del tráfico marítimo internacional. No obstante, en su opinión, el Comité debía ser paciente en dicho examen, a la luz de la reestructuración que era necesario llevar a cabo dentro de los Gobiernos para tener en cuenta conceptos nuevos.

4.12 Varias delegaciones señalaron, en apoyo de la necesidad de realizar un examen general, que había algunas secciones obsoletas en el Convenio, tales como los requisitos relativos a la llegada/salida, que no reflejaban lo que sucede en la práctica, es decir, que en la actualidad algunos países están adoptando o manteniendo sus propios requisitos específicos, lo que duplica los requisitos de procedimiento. Se manifestó la opinión de que el Grupo de trabajo podría iniciar el examen señalando las cuestiones que podrían estar obsoletas y un grupo de trabajo por correspondencia podría realizar esta labor en el lapso interperíodos.

4.13 El Comité invitó de nuevo a los Gobiernos Contratantes y Estados Miembros, en especial a los que se enfrentan a obstáculos para adherirse al Convenio, a que presentasen las propuestas pertinentes, junto con las justificaciones conexas, en lo que respecta a los principios que deben seguirse al realizar tal examen, nuevas cuestiones que puede ser necesario abordar en el Convenio y disposiciones existentes que podría ser necesario enmendar.

ELABORACIÓN DE UN MANUAL EXPLICATIVO DEL CONVENIO

4.14 El Comité recordó que el FAL 32, celebrado en julio de 2005, había reconocido que la elaboración de un manual explicativo podría ayudar a interpretar las disposiciones jurídicas del Convenio, dado que algunas de las mismas se consideran complejas y, a veces, difíciles de entender. Una explicación de las disposiciones y las mejores prácticas, que debería adoptar la forma de un manual práctico, podría contribuir a una comprensión mejor y, por lo tanto, a una mejora de la implantación de Convenio.

4.15 El Comité, tras señalar que el manual propuesto sería un documento de carácter general que ofrecería interpretaciones de las normas y las prácticas recomendadas, se mostró de acuerdo en que el manual podría constituir un vínculo útil entre el Convenio de Facilitación y la elaboración de la legislación nacional pertinente. El Comité decidió asimismo que el manual propuesto debía ser sencillo y acordó que no era necesario seguir el procedimiento habitual de enmiendas del Convenio.

4.16 El Comité recordó que el FAL 35 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio, bajo la presidencia del Sr. Eildert Broekema (Países Bajos), para proseguir y ultimar la elaboración de un manual explicativo del Convenio, teniendo en cuenta que el manual debería basarse en las normas y prácticas recomendadas y los impresos de facilitación de la OMI que sean aplicables cuando entren en vigor las enmiendas de 2009 al anexo del Convenio y que dicho manual debería:

- .1 fomentar y mejorar la implantación del Convenio;
- .2 incorporar explicaciones de las normas y prácticas recomendadas con miras a simplificar su posible implantación mediante la prestación de asesoramiento técnico y la indicación de las mejores prácticas;
- .3 contribuir a un mejor entendimiento de los principios subyacentes del Convenio y fomentar su implantación;
- .4 ayudar a los Gobiernos Contratantes en la preparación de su legislación nacional y de otros instrumentos normativos;
- .5 no ser vinculante para los Gobiernos Contratantes ni conllevar ninguna obligación jurídica; y
- .6 tener en cuenta las disposiciones pertinentes en el anexo 9 (Facilitación) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), el Convenio de Kyoto revisado sobre procedimientos aduaneros y otras recomendaciones pertinentes de la CEPE.

4.17 El Comité convino en que ha llegado el momento de ultimar este proyecto en el periodo de sesiones actual de modo que la Secretaría pueda revisar el manual y a continuación pueda publicarse mediante una circular FAL, y utilizarse como se había previsto originalmente y también como base para las actividades de cooperación técnica en el marco del Programa integrado de cooperación técnica de la Organización.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

4.18 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia que figura en los documentos FAL 36/4/1 y FAL 36/4/2 (Países Bajos) y señaló que, después del FAL 35, la labor sobre el manual explicativo había proseguido en el marco del Grupo de trabajo por correspondencia. El resultado fue el texto definitivo del manual completo, que figura en el anexo del documento FAL 36/4/1 (parte I del informe). El Comité tomó nota asimismo de que el Grupo de trabajo por correspondencia estimó que aún era necesario perfeccionar el capítulo 3 y que en el FAL 36/4/2 se recogía el resultado de la labor adicional del Grupo de trabajo por correspondencia (parte II del informe). La labor adicional consistió en examinar cuidadosamente de nuevo el texto del capítulo 3 del manual explicativo a fin de perfeccionar el texto.

4.19 El Comité tomó nota con agradecimiento del informe del Grupo de trabajo por correspondencia y la labor considerable de elaboración del manual realizada, en especial, por su Vicepresidente, el Sr. Broekema, y aprobó el informe en líneas generales. El Comité opinó que el manual contribuiría a que se entienda mejor el Convenio, en particular en aquellos Estados Miembros que no son Gobiernos Contratantes del Convenio en la actualidad.

Constitución de un grupo de trabajo

4.20 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre la elaboración de un manual explicativo del Convenio, bajo la presidencia del Sr. E. Broekema (Países Bajos), y le encargó que, teniendo en cuenta las deliberaciones y decisiones en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 ultimar el manual explicativo del anexo del Convenio basándose en los documentos FAL 36/4/1 y FAL 36/4/2, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y teniendo presente además que está previsto que la Secretaría revise de forma exhaustiva el proyecto del manual en su totalidad después del actual periodo de sesiones, con miras a distribuirlo mediante una circular FAL en el lapso interperíodos;
- .2 señalar las disposiciones pertinentes del Convenio de Facilitación que es necesario examinar y enmendar y elaborar un proyecto de mandato para el grupo de trabajo por correspondencia interperíodos al que se encargue realizar el examen general; y
- .3 presentar un informe al Pleno el jueves 9 de septiembre de 2010.

Examen del informe del Grupo de trabajo

4.21 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 36/WP.2), el Comité lo aprobó en líneas generales y adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 aprobó y adoptó el Manual explicativo ultimado del anexo del Convenio con miras a distribuirlo como una circular FAL y, tras una revisión desde el punto de vista de la redacción por parte de la Secretaría, a señalarlo a la atención de las partes interesadas;
- .2 aprobó el mandato de un Grupo de trabajo por correspondencia interperíodos sobre el examen amplio del Convenio;
- .3 tomó nota de la opinión del Grupo acerca de que la parte C de la sección 5, la norma 7.4 y la práctica recomendada 6.2 parecían estar desfasadas;
- .4 invitó al Comité a que fomente que los Gobiernos Contratantes presenten propuestas sobre disposiciones que no parezcan reflejar los usos comunes del sector, en el contexto de la propuesta de examen del Convenio;
- .5 tomó nota de la preocupación del Grupo con respecto al proceso de examen;
- .6 tomó nota de la opinión del Grupo de sustituir, cuando sea posible y práctico, la información en papel por el intercambio electrónico de información;
- .7 tomó nota de las observaciones del Grupo sobre nuevas definiciones;
- .8 reiteró su llamamiento a los Gobiernos Contratantes en el sentido de que presenten sus respuestas al cuestionario elaborado para los Estados Miembros a fin de determinar los aspectos en los que se diferencian las normas y las prácticas recomendadas que se implantan; y

- .9 pidió a la Secretaría que facilitase al Grupo de trabajo por correspondencia una lista de toda la información que ya esté disponible en relación al cuestionario.

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen general del Convenio

4.22 El Comité aprobó el siguiente mandato del Grupo de trabajo por correspondencia interperíodos sobre el examen general del Convenio que, bajo la coordinación de Francia*, debería:

- .1 estudiar todos los aspectos en los que los métodos electrónicos de comunicación podrían sustituir la información impresa y facilitar una lista de métodos para comunicar esta información;
- .2 determinar el alcance de la armonización de las disposiciones del Convenio con las prescripciones actuales en cuanto a protección de los instrumentos pertinentes de la OMI;
- .3 tener en cuenta los aspectos objeto de examen, señalados por el Comité en periodos de sesiones anteriores y esbozados en el documento FAL 36/4;
- .4 señalar y analizar las prácticas actuales de recopilación de información por diversas autoridades públicas nacionales que exigen información, que podrían justificar mensajes electrónicos y/o la actualización de los impresos de facilitación;
- .5 determinar si es necesario volver a estructurar el Convenio a fin de lograr el objetivo de estructurarlo de forma lógica y coherente;
- .6 señalar los aspectos respecto de los cuales deberá perfeccionarse el intercambio electrónico de datos a fin de facilitar las medidas de protección, los procedimientos de aduanas, inmigración, cuarentena y cualquier otro procedimiento portuario pertinente y fomentar el concepto de ventanilla única;
- .7 señalar los requisitos duplicados de las notificaciones previas a la llegada con fines de información sobre los pasajeros y la protección de la carga y la notificación anticipada de la llegada o salida, y formular recomendaciones para la armonización de estos requisitos distintos;
- .8 señalar las disposiciones desfasadas en las normas y prácticas recomendadas actuales teniendo en cuenta los requisitos incorporados de otros convenios internacionales, por ejemplo, la parte C de la sección 5, la norma 7.4 y la práctica recomendada 6.2; y

*

Coordinador:

Sr. Fabien Joret
Ministerio de Ecología, Energía, Desarrollo Sostenible y el Mar
Dirección General de Infraestructura, Transporte y Mar
Dirección de Asuntos Marítimos
Unidad de Flota Mercante
Teléfono: 33 (0)1 40 81 73 28
Correo electrónico: fabien.joret@developpement-durable.gouv.fr

- .9 examinar la necesidad de elaborar nuevas definiciones que, entre otras cosas, incluyan definiciones de "declarante" o "empaquetado de contenedores" teniendo presente la terminología utilizada actualmente por el sector en el ámbito mundial.

5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

REVISIÓN DEL COMPENDIO DE LA OMI SOBRE FACILITACIÓN Y COMERCIO ELECTRÓNICO Y ELABORACIÓN DE MENSAJES IED PARA LA TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA PROTECCIÓN

5.1 El Comité recordó que en su 31º periodo de sesiones, celebrado en julio de 2004, había decidido no prescribir el uso de un impreso determinado para la transmisión de la información relacionada con la protección que un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS podría exigir a un buque que presentara de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS, y, en su lugar, había acordado elaborar un conjunto de datos mínimos normalizados cuya transmisión se exigiría a los buques antes de su entrada en puerto. El Comité también recordó que este planteamiento había sido refrendado por el MSC 79 en diciembre de 2004, el cual elaboró y aprobó el conjunto de datos normalizados, distribuido mediante la signatura MSC/Circ.1130.

5.2 Asimismo, el Comité recordó que el MSC 79 había informado al FAL 32 de que, si bien el conjunto de datos normalizados que figura en la circular MSC/Circ.1130 estaba sometido a examen y podía ser enmendado por el MSC, convendría que el Comité empezara a elaborar un mensaje para el intercambio electrónico de datos (mensaje IED para transmitir información relacionada con la protección), a fin de que el MSC y el Comité pudieran adoptarlo conjuntamente e incluirlo en el Compendio, a través del cual se podría transmitir electrónicamente el conjunto de datos normalizados.

5.3 El Comité recordó además que el FAL 34 había previsto que la labor relativa a la revisión del Compendio debería ultimarse durante el FAL 35. No obstante, observó que incluir el mensaje IED para transmitir información relacionada con la protección exigía: 1) asignar códigos de los elementos de datos en virtud del sistema de mensajes electrónicos CEFAC-ONU; y 2) que el MSC adopte también el mensaje IED para transmitir información relacionada con la protección, por lo que se hizo evidente que no se podía ultimar la revisión del Compendio durante el FAL 35.

5.4 El Comité recordó que el FAL 35 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre Medios electrónicos para el despacho de buques (Grupo de trabajo por correspondencia) bajo la presidencia del Sr. Roger Butturini (Estados Unidos).

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

5.5 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia presentado en el documento FAL 36/5 (Estados Unidos) y tomó nota de que, tras la conclusión del FAL 35, la labor sobre el Manual explicativo prosiguió en el Grupo de trabajo por correspondencia. El Comité tomó nota de la labor realizada en el lapso interperíodos y de que, entre las revisiones importantes introducidas en el Compendio, cabe destacar que:

- se había incluido un índice;
- se habían numerado todas las instrucciones, listas de información y directrices para la utilización de mensajes, en consonancia con la numeración de las casillas de los impresos FAL;

- se habían hecho anotaciones a las casillas de todos los impresos FAL con el fin de indicar su relación con las directrices para la utilización de mensajes IED; y
- se había ampliado el glosario a fin de incluir definiciones de todas las casillas de los impresos FAL, que incluyen la identificación de la fuente de la definición.

5.6 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia había seguido elaborando las directrices para la elaboración de un mensaje de intercambio electrónico de datos (IED) para transmitir información relacionada con la protección, según se dispone en la circular MSC/Circ.1130. En respuesta a las solicitudes de mantenimiento de datos presentadas en 2009, el CEFACT-ONU modificó su modelo de datos a fin de incluir los nuevos códigos de datos necesarios para la información relacionada con la protección. El Comité tomó nota además de que el Grupo había considerado que era necesario crear un nuevo mensaje SECREP específicamente para la transmisión a los funcionarios debidamente autorizados de información relacionada con la protección. Por consiguiente, se había presentado a la OMA y la CEFACT-ONU una solicitud de mantenimiento de datos para que la examinaran.

5.7 El Comité tomó nota con satisfacción de la estrecha relación que se había establecido entre el Grupo, la OMA y el CEFACT-ONU, particularmente por lo que respecta a la información relativa a la protección, y también de que dicha información constituía un nuevo concepto en el seno del CEFACT-ONU y que el código se había acordado en dicho Centro hacía muy poco tiempo.

5.8 El Comité tomó nota además de la opinión de los Estados Unidos, en su calidad de coordinador del Grupo, de que las modificaciones de los impresos FAL, por muy pequeñas que sean, constituirán a menudo una tarea compleja, dado que habrá que modificar los códigos subyacentes.

5.9 Varias delegaciones manifestaron su apoyo al Compendio y señalaron que la información relativa a la protección debía reflejar la decisión adoptada por el Comité de Seguridad Marítima al respecto.

5.10 La delegación de Noruega manifestó la opinión de que debería ampliarse el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia para que incluyera puntos relativos a la navegación electrónica, la cual, por definición, a juicio de dicha delegación, estaba estrechamente relacionada con el concepto completo del despacho electrónico.

LA UTILIZACIÓN DEL CONCEPTO DE VENTANILLA ÚNICA

5.11 El Comité recordó que, durante su 32º periodo de sesiones, la República de Corea, con miras a simplificar, normalizar y hacer un uso eficaz de la información sobre la llegada/salida por medios electrónicos, había presentado un sistema de ventanilla única basado en los XML que permitía automatizar y simplificar las formalidades relativas al despacho por medio de la posibilidad de volver a utilizar la información, y que el Comité había invitado a la República de Corea a que presentase más información al FAL 33 en julio de 2006.

5.12 El Comité también recordó que el FAL 33 había examinado un documento presentado por la República de Corea en el que se proponía un modelo de colaboración ebXML sobre el sistema de ventanilla única basado en XML para simplificar las formalidades

relativas al despacho, y que había invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones a que consideraran las ventajas de dicho modelo, y a la República de Corea a que mantuviera al Comité informado de las actualizaciones pertinentes del modelo y de otras novedades sobre el particular.

5.13 El Comité recordó además que el FAL 34 había examinado un documento presentado por la República de Corea en el que se proponía un sistema de apoyo UNeDocs de ventanilla única que integra el concepto de UNeDocs del CEFAC-ONU con el modelo de colaboración ebXML de ventanilla única para el transporte marítimo, presentado por la República de Corea durante el FAL 33, y que había invitado a dicho país a que continuara manteniéndolo informado acerca de las actualizaciones pertinentes y de otras novedades sobre el particular.

5.14 El Comité recordó que su función, misión, dirección estratégica y labor, que también se refleja en la resolución A.1012(26): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011", entre otras cosas disponen que el Comité debe fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones para mantener una mejora continua y la innovación en la facilitación del tráfico marítimo y, en especial, fomentar un uso más amplio del concepto de ventanilla única para la información previa a la llegada a un puerto, permitir que toda la información que las autoridades públicas exigen a un buque que visita un puerto se facilite a través de un punto único que esté protegido y sea fiable, examinar la forma más apropiada de facilitar el proceso del despacho de un buque, su carga, pasajeros y tripulación mediante el uso de soluciones informáticas, y determinar posibles medidas de asistencia técnica para ampliar el uso de la informática y el comercio electrónico en el ámbito del tráfico marítimo, en especial en los países en desarrollo.

5.15 El Comité recordó además que, en el FAL 35, la República de Corea había propuesto la elaboración de directrices para el establecimiento y funcionamiento del sistema de ventanilla única en las organizaciones/autoridades marítimas de cada país, basándose en sus documentos anteriormente presentados.

5.16 Además, el Comité recordó que el FAL 35 había acordado que la Organización no debería duplicar la labor que llevan a cargo otras organizaciones, tales como CEFAC-ONU, OMA, ISO o CEAP en relación con el concepto de ventanilla única, sino que debería elaborar directrices únicamente para el sector marítimo, basándose en las normas, recomendaciones y directrices internacionales existentes. Por consiguiente, el FAL 35 había invitado a la República de Corea a que continuase manteniéndolo informado acerca de las actualizaciones pertinentes y las novedades en este campo.

5.17 El Comité también recordó que, tras debatir esta cuestión, había constituido un grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación del Brasil para que continuara con la labor relativa a la elaboración de las Directrices en el lapso interperíodos.

5.18 El Comité examinó el documento FAL 36/5/1 (presentado por el Brasil en su calidad de coordinador del Grupo), que contiene el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, y tomó nota de la labor de dicho Grupo sobre la elaboración de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo y de que el proyecto de Directrices figuraba en el anexo de ese documento.

5.19 Al examinar el documento FAL 36/5/2 (República de Corea), el Comité tomó nota de que dicho país había propuesto elaborar directrices en las que 1) se vuelvan a establecer los procesos de colaboración entre las partes interesadas del transporte marítimo y 2) se determinen cuestiones relativas a los sistemas de ventanilla única, incluidos los

procedimientos reglamentarios, asuntos jurídicos y metodologías de implantación del sistema, y que incluyan aspectos tanto comerciales como técnicos.

5.20 En el documento FAL 36/5/6, la República de Corea propone implantar una interfaz normalizada entre la autoridad portuaria y los distintos agentes navieros, y sienta las bases para garantizar su compatibilidad a nivel internacional mediante la conexión con el sistema de ventanilla única y el sistema de apoyo de documentos electrónicos de las Naciones Unidas, que ya se ha propuesto. La República de Corea hizo una presentación ante el Comité sobre los dos documentos anteriormente mencionados.

5.21 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento FAL 36/5/4 (República Islámica del Irán) en relación con un instrumento facilitador para intercambiar electrónicamente los impresos FAL que podría ser utilizado por las autoridades para implantar el intercambio electrónico de datos entre sus sistemas internos.

5.22 En el documento FAL 36/5/5, la República Islámica del Irán propone un modelo para la creación de una red integrada de ventanillas únicas que incorporan los sistemas de ventanilla única implantados en los Estados Miembros, lo cual permite el intercambio de datos electrónicos sobre la importación, la exportación y el tránsito de la carga y facilita el movimiento fluido de la carga en el comercio mundial.

5.23 En el documento FAL 36/5/7, Suecia facilita observaciones acerca del informe del Grupo de trabajo por correspondencia anteriormente mencionado sobre la elaboración de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo (FAL 36/5/1). También se propone que el Grupo de trabajo por correspondencia continúe con su labor sobre el perfeccionamiento de las directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo basándose en el mandato revisado, lo cual permitiría al Grupo de trabajo por correspondencia examinar algunos aspectos adicionales.

5.24 El Comité también examinó las opiniones de FONASBA presentadas en el documento FAL 36/5/3, según las cuales debería reconocerse al agente del buque como la ventanilla única de facto del puerto, utilizando de esta manera la experiencia de dicho agente como parte integrante del proceso de escala en puerto.

5.25 En el documento FAL 36/5/8, la ISO facilitó información sobre la situación del programa de trabajo del Comité técnico 8 de la ISO sobre la serie de normas ISO 28005, e invitó al Comité a que tuviera en cuenta la evolución y los resultados futuros del Comité técnico 8 de la ISO para respaldar la elaboración de las disposiciones del convenio y unas directrices relacionadas con los medios electrónicos para el despacho de buques.

5.26 La Delegación del Brasil, apoyada por otras delegaciones, agradeció la propuesta formulada por la República Islámica del Irán en el documento FAL 36/5/5, pero estimaba que en ese momento resultaba prematuro examinar la posibilidad de poner en marcha un sistema internacional integrado de ventanilla única que procesase la información confidencial que se exige para el despacho de buques.

5.27 Tras un debate más general, el Comité decidió remitir todos los documentos al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques.

5.28 La delegación de la Comisión Europea informó al Comité de una nueva legislación destinada a simplificar los trámites portuarios para los buques que lleguen a puertos situados en la Unión Europea o salgan de ellos, aprobada por el Consejo de la Unión Europea y por el Parlamento Europeo en julio de 2010.

La directiva forma parte del plan de acción para la creación de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras, concepto que extiende el mercado interior al transporte marítimo intracomunitario mediante la simplificación de los trámites administrativos con objeto de reducir los procedimientos administrativos complejos, y que reforzará la eficacia del sector marítimo.

Se utilizará un formato armonizado para la información relativa a la protección con objeto de evitar prácticas divergentes en diferentes puertos. Quedará sustituido por el formato acordado por el Comité de Facilitación en cuanto dicho formato entre en vigor.

Toda la información deberá ser encauzada a través de una ventanilla única nacional electrónica. Todos los puertos europeos deberán aceptar, a más tardar el 15 de junio de 2015, la transmisión electrónica de los documentos para los trámites portuarios. A partir de esa fecha, ya no se aceptarán los impresos en papel.

Constitución de un grupo de trabajo

5.29 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques, bajo la presidencia del Sr. K. Itoh (Japón), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos FAL 36/5, FAL 36/5/1, FAL 36/5/2, FAL 36/5/3, FAL 36/5/4, FAL 36/5/5, FAL 36/5/6, FAL 36/5/7 y FAL 36/5/8, del punto 5, además de los documentos FAL 36/7 y FAL 36/7/2 del punto 7, así como las deliberaciones y decisiones pertinentes del Pleno, tuviera a bien:

- .1 preparar el anteproyecto definitivo del Compendio revisado basándose en el documento FAL 36/5, a fin de que lo apruebe el Comité y la Organización lo presente a la OMA, CEFACT-ONU (TBG) y a otras organizaciones para que formulen observaciones sobre el particular y, asimismo, garantizar que la terminología utilizada en relación con el mensaje IED para la transmisión de información relacionada con la protección sea coherente con las disposiciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, los párrafos B/4.37 a B/4.40 del Código PBIP y la circular MSC/Circ.1130;
- .2 elaborar un proyecto de directrices para el establecimiento del sistema de ventanilla única en el transporte marítimo y, si fuera preciso, preparar el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia, que iniciaría la labor necesaria en el lapso interperíodos;
- .3 examinar los documentos FAL 36/7 y FAL 36/7/2 e informar al respecto al Comité;
- .4 decidir si quedan cuestiones pendientes dentro del proyecto de compendio que deben ser examinadas por un grupo de trabajo por correspondencia interperíodos, teniendo en cuenta que está previsto que la Secretaría realice un examen de redacción del proyecto completo de compendio después de este periodo de sesiones, con miras a su aprobación definitiva en el FAL 37; y
- .5 informar al Pleno el jueves 9 de septiembre de 2010.

Examen del informe del Grupo de trabajo

5.30 Tras recibir el informe del Grupo de Trabajo (FAL 36/WP.3), el Comité lo aprobó en general, examinó en detalle las recomendaciones del Grupo y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

COMPENDIO SOBRE FACILITACIÓN Y COMERCIO ELECTRÓNICO

5.31 El Comité aprobó, a reserva de las modificaciones de redacción que introduzca la Secretaría, el proyecto revisado de Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico y pidió a la Secretaría que lo transmitiese a la OMA, el CEFACT-ONU (Grupo de trabajo TBG) y otras organizaciones para la presentación de observaciones con miras a su aprobación definitiva en el FAL 37 (FAL 36/WP.3, anexo 1).

INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA PROTECCIÓN

5.32 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la utilización de la información relacionada con la protección, y examinó detalladamente si este mensaje se debería incluir como parte integrante del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, ya sea como un nuevo mensaje o como parte del mensaje CUSREP. Se indicó que la información relacionada con la protección elaborada por el Grupo (FAL36/WP.3 anexo 2) se basó en el mensaje CUSREP.

5.33 Tras un examen minucioso, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra opinaron que el mensaje debería basarse en el CUSREP y que debería formar parte del Compendio, pero como un mensaje separado e independiente, no solo con el fin de facilitar su notificación por parte de los buques, sino también para que el MSC pueda modificarlo fácilmente, puesto que se refiere a las disposiciones del Convenio SOLAS, y no a las del FAL. Por otra parte, varias delegaciones dijeron que el Comité de Facilitación debería decidir cuál debe ser el lugar más adecuado para colocar el mensaje, y que, en su momento, podría incluirse en el Convenio de Facilitación como impreso FAL 8, de forma análoga a lo que sucede con el actual impreso FAL 7 (Manifiesto de mercancías peligrosas), que también es un impreso independiente al que se hace referencia en el Convenio SOLAS.

5.34 Por último, el Comité modificó y aprobó el proyecto de mensaje del Grupo (anexo 1) y encargó a la Secretaría que remitiese el proyecto de directrices sobre la utilización de mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección a funcionarios debidamente autorizados, preparado en respuesta a la circular MSC/Circ.1130, al MSC para que siguiera examinándolo respecto de las cuestiones relacionadas con la protección.

5.35 El Comité tomó nota de los debates del Grupo en relación con el proyecto de impreso en papel de declaración de información relacionada con la protección elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques (anexo 2) en respuesta a la petición del MSC 86 (MSC 86/26, párrafo 4.2.3) y pidió a la Secretaría que transmitiese esa información al MSC para que siguiese examinándolo.

5.36 El Comité, tras analizar la necesidad de contar con dicho Grupo, en función del resultado de las deliberaciones del MSC sobre la información relacionada con la protección, volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques, bajo la coordinación de los Estados Unidos y de conformidad con el mandato establecido en el párrafo 5.41.

VENTANILLA ÚNICA

5.37 El Comité tomó nota de la labor realizada por el Grupo en relación con la utilización del concepto de ventanilla única y acordó que el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo (FAL 36/5/1) debería utilizarse como documento base para la ulterior elaboración de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo.

5.38 Por consiguiente, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo, bajo la coordinación del Brasil y con el mandato establecido en el párrafo 5.42.

NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

5.39 El Comité, si bien tomó nota de las deliberaciones del Grupo con respecto a la navegación electrónica, sin embargo decidió no establecer un grupo de trabajo por correspondencia independiente sobre la navegación electrónica, ya que estimaba que su constitución resultaba innecesaria y que era evidente que presupondría la duplicación de la extensa labor que ya estaban llevando a cabo otros comités y subcomités de la OMI en este respecto.

5.40 El Comité señaló que el Grupo de trabajo había tomado nota de los documentos FAL 36/5/4 y FAL 36/5/5 presentados por la República Islámica del Irán, pero decidió que era prematuro examinar las cuestiones relativas a un sistema mundial de ventanilla única antes de elaborar directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el ámbito nacional.

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques

5.41 El Comité aprobó el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques, bajo la coordinación de los Estados Unidos*, que debería:

- .1 a reserva de las decisiones del MSC 88 y sin esperar a que este Comité adopte decisión alguna:
 - .1 de ser necesario, actualizar el proyecto del Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, que figura en el anexo 1, con las directrices para la utilización del mensaje para la transmisión de información relacionada con la protección, y
 - .2 elaborar un proyecto definitivo de impreso en papel de declaración de información relacionada con la protección;

Coordinador:

Sr. Roger Butturini
Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos
Departamento de Seguridad Interior, Ciudadanía y
Servicios de Inmigración de los Estados Unidos
Correo electrónico: roger.k.butturini@uscg.mil

- .2 comenzar a colaborar con la OMA para elaborar un subgrupo de mensaje GOVCBR EDIFACT, para la transmisión de información relacionada con la protección al funcionario debidamente autorizado;
- .3 recomendar el enfoque que habría que adoptar para asesorar a los usuarios del Compendio cuando hubiese un cambio en el directorio CEFACT-ONU o en el modelo de datos de la OMA, utilizados en el Compendio; y
- .4 presentar un informe para su examen por el FAL 37.

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo

5.42 El Comité aprobó el mandato del Grupo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo, bajo la coordinación del Brasil,^{*} que debería:

- .1 actualizar y ultimar, con miras a su aprobación en el FAL 37, el proyecto de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo, que figura en el anexo del documento FAL 36/5/1. Al hacerlo, el Grupo de trabajo por correspondencia debería tomar en consideración las observaciones presentadas por el Grupo y, en especial:
 - .1 incluir:
 - .1.1 una definición de ventanilla única (basada en las Recomendaciones de la OMA y el CEFACT-ONU, N° 33 definiciones);
 - .1.2 la información relativa a la protección de datos y cuestiones jurídicas (tomando como referencia la labor que estaba realizando el Grupo jurídico conjunto OMC-CNUTMI); y
 - .1.3 establecer referencias cruzadas a otras recomendaciones o directrices existentes (por ejemplo, Recomendación N° 33 del CEFACT-ONU, ISO, OMA, etc.);
 - .2 hacer uso del documento FAL 36/5/2 (República de Corea):
 - .2.1 (primer párrafo de la sección 2), examinar el ámbito del proyecto de recomendaciones y directrices;
 - .2.2 (Metodología del sistema de ventanilla única, a partir del subpárrafo 1 a 3, inclusive), examinar la actual sección 5.6 del proyecto de recomendaciones y directrices; y

*

Coordinador:

Sr. Luis Fernando Resano
Coordinación de la política marítima nacional, Brazilian Naval Staff
Esplanada dos Ministérios Bloco no. 5 Andar
Brasil 70710 500
Teléfono: +5561 34113738
Móvil: +5561 81327815
Correo electrónico: lfresano@gmail.com

- .2.3 (Marco de la ventanilla única, a partir del subpárrafo 1 a 3, inclusive), insertar un anexo debajo del título "Mejores prácticas";
 - .3 subrayar la necesidad de utilizar, a ser posible, los flujos de información y los procesos comerciales existentes;
 - .4 facilitar, en el párrafo 5, una reseña general de los elementos de datos necesarios en el proceso, así como los principales usuarios del sistema;
 - .5 mencionar ejemplos con respecto al proceso de proyecto (por ejemplo, el intercambio de información B2G y viceversa, la creación de un portal único, gestión única de riesgo, centros únicos), incluidas recomendaciones generales para una implantación paso por paso;
 - .6 examinar la labor realizada por otras organizaciones (por ejemplo, CEFATC-ONU, ISO, UNCTAD, etc.) y facilitar los pasos necesarios para la implantación de la ventanilla única para el transporte marítimo;
 - .7 incluir, como anexo de las directrices, información adicional relativa a la experiencia de otros Gobiernos Contratantes que han implantado sistemas de ventanilla única;
 - .8 examinar el contenido de la actual sección 10.2 relativa a la Organización Mundial de la Salud; y
 - .9 determinar oportunidades para que puertos pequeños y naciones y economías en desarrollo puedan unirse al sistema y beneficiarse de la elaboración de sistemas de ventanilla única para el transporte marítimo; [y]
- .2 presentar un informe para su examen por el FAL 37.

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

FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS: PERSONAL DE A BORDO

6.1 El Comité tomó nota de que, por motivos de orden práctico, los documentos y las cuestiones relacionados con este subpunto, especialmente las cuestiones relativas al permiso de tierra y al acceso a los buques que guarden relación con este punto, se examinarían al tratar el punto 8.

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

Casos de polizonaje

6.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría según la cual, desde el FAL 35, la Secretaría había distribuido las circulares FAL.2/Circ.112, 114 a 116, 118 y 119, que constituyen informes trimestrales en los que se facilita la información

notificada a la Organización en relación con los casos de polizonaje. Las estadísticas anuales correspondientes a 2008 figuran en la circular FAL.2/Circ.113 y las correspondientes a 2009 en la circular FAL.2/Circ.117.

6.3 Según dichos informes, en 2008 se notificaron a la Organización 494 casos de polizonaje, en 2009 se notificaron 314 casos y en el segundo trimestre de la primera mitad de 2010 se notificaron 102 casos. Por lo que respecta al número de polizones, los casos notificados a la Organización correspondían a 2 052 polizones en 2008, 1 070 en 2009 y 251 en el segundo trimestre de 2010.

6.4 La Organización recibió informes sobre casos de polizonaje de nueve Estados Miembros, un Miembro Asociado y una ONG en 2008; de ocho Estados Miembros, un Miembro Asociado y una ONG en 2009; y de cinco Estados Miembros y un Miembro Asociado en 2010.

Casos de polizonaje y polizones

Año	2008	2009	2010
Casos de polizonaje	494	314	102
Polizones	2 052	1 070	251

Fuentes de la notificación

Año	2008	2009	2010
Estados Miembros	9	8	5
Miembros Asociados	1	1	1
ONG	1	1	0

6.5 El Comité examinó el documento FAL 36/6 (Clubes P e I) en el que se ofrece un análisis de los datos sobre reclamaciones recopilados por el Grupo internacional de Clubes P e I sobre los casos de polizonaje ocurridos desde el 20 de febrero de 2007 al 20 de febrero de 2008, con objeto de facilitar las deliberaciones sobre esta cuestión en el seno del Comité de Facilitación.

6.6 El Comité tomó nota de las estadísticas oficiales publicadas por la Organización sobre los casos de polizonaje, que se reciben principalmente de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos. Sin embargo, al comparar los datos sobre los casos de polizonaje correspondientes a 2007 de que disponen los Clubes P e I y los datos publicados por la OMI ese mismo año, parece que las estadísticas publicadas por la Organización basándose en los informes recibidos no reflejan debidamente la magnitud del problema.

6.7 El Comité tomó nota con preocupación de que el número de casos de polizonaje notificados a la Organización desde el 1 de enero de 2007 hasta el 1 de enero de 2008 ascendía a 252 y el número de polizones a 889 (según consta en la circular FAL.2/Circ.108). No obstante, el número de casos de polizonaje recopilados por los Clubes P e I desde el 20 de febrero de 2007 hasta el 20 de febrero de 2008 ascendía a un total de 842, con participación de 1 955 polizones.

6.8 El Comité también tomó nota de las observaciones formuladas por los Clubes P e I, según las cuales estos 842 casos les costaban un total de unos 14,3 millones de dólares de los Estados Unidos, incluidas las multas impuestas por algunos Estados que no están dispuestos a facilitar el desembarco de polizones.

6.9 La delegación de Sudáfrica, con el apoyo de varias delegaciones, opinaba que las estadísticas de los Clubes P e I parecían dar una imagen más fidedigna de la magnitud del problema a escala mundial y propuso que podría ser posible obtener regularmente información de esta manera de los Clubes P e I a fin de ampliar las estadísticas notificadas a la Organización.

6.10 La delegación de BIMCO indicó que, si era posible obtener estadísticas trimestrales de los Clubes P e I, los capitanes de buques sacarían un gran provecho de ellas en cuanto a la información a tener en cuenta, y que BIMCO podría distribuir dicha información, al igual que lo había hecho en el pasado.

6.11 La delegación de China opinó que, si bien las estadísticas de los Clubes P e I eran más fiables que las de la Organización, no siempre reflejaban la totalidad del panorama internacional.

6.12 La delegación de los Clubes P e I señaló la complejidad y el costo que supone recopilar dichas estadísticas debido al hecho de que las reclamaciones provenientes de dichos sucesos se debían verificar manualmente, y estimaba que sería demasiado difícil elaborar estadísticas trimestrales a partir de sus fuentes de información, tomando nota de la opinión del Comité de que podría ser útil que la Organización obtuviera más información con carácter regular a fin de mejorar la fiabilidad de las estadísticas.

6.13 El Comité acordó que la información de los Clubes P e I era valiosa en el sentido de que hace hincapié en la estimación incompleta del problema y que la Secretaría debería ponerse en contacto con otras organizaciones, como por ejemplo el ACNUR y otros organismos de las Naciones Unidas, así como con otras partes del sector marítimo, con miras a reforzar el intercambio de información y ampliar las estadísticas.

Circular FAL.2/Circ.50/Rev.1, Informes sobre casos de polizonaje

6.14 El Comité recordó que el FAL 34 había acordado que durante el FAL 35 se debería examinar y actualizar la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1: "Informes sobre casos de polizonaje", que fue originalmente aprobada por el FAL 27, y que había invitado a que se presentaran las correspondientes ponencias. Ni en el FAL 35 ni en el presente periodo de sesiones se recibió ponencia alguna en la que se presentara un texto revisado.

6.15 El Comité acordó remitir este aspecto sobre los polizones al Grupo de trabajo sobre protección y facilitación del comercio internacional.

RESOLUCIÓN A.1027(26) SOBRE LA APLICACIÓN Y REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE (RESOLUCIÓN A.871(20))

6.16 El Comité recordó que el FAL 34 había tomado nota de que un examen de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (las Directrices), adoptada mediante la resolución A.871(20), mostraba claramente que dichas Directrices ni reflejaban los aspectos de las disposiciones que se habían incluido en el Convenio en relación con los polizones mediante las enmiendas de 2002 al anexo del Convenio, ni hacían referencia a ellos. Además, se observó que la resolución A.871(20) no hacía referencia a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni las del Código PBIP, ni las tenía en cuenta.

6.17 El Comité también recordó que el FAL 35, siendo consciente de que actualmente parecían coexistir dos regímenes en relación con los polizones, el primero de ellos establecido por las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20)), y el otro introducido mediante las disposiciones que se habían incluido en el Convenio en relación con los polizones, había decidido que la revisión de las Directrices anteriormente mencionadas se debería realizar en colaboración con el Comité de Seguridad Marítima con objeto de evitar más incertidumbres y proporcionar orientaciones equivalentes a las facilitadas a través de las enmiendas de 2002 al anexo del Convenio de Facilitación. Con este fin, la Asamblea adoptó la resolución A.1027(26): "Aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20))".

6.18 En consecuencia, el Comité tomó nota de que en la resolución A.1027(26), a la espera de la revisión de las Directrices, la Asamblea había decidido que sólo deberían aplicar la resolución A.871(20):

- .1 los Estados Miembros que no sean Gobiernos Contratantes;
- .2 los Estados Miembros que sean Gobiernos Contratantes y que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 1), en lo que respecta a las normas especificadas en la sección 4 sobre polizones del anexo del Convenio, hayan notificado al Secretario General que les resulta imposible desde el punto de vista práctico cumplir las normas mencionadas o las diferencias existentes entre sus propias prácticas y las normas mencionadas;
- .3 los Estados Miembros que sean Gobiernos Contratantes y que no hayan notificado todavía al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 3), que han adaptado en la medida de lo posible sus trámites, requisitos documentales y procedimientos a las prácticas recomendadas que se especifican en la sección 4 del anexo del Convenio.

6.19 El Comité tomó nota además de que en la resolución también se indicaba que la revisión de las Directrices debería realizarse en colaboración con el MSC y que, para evitar las dudas planteadas y proporcionar orientaciones equivalentes a aquellas proporcionadas a través de las enmiendas de 2002 al anexo del Convenio, era necesario hallar un modo de promulgar y distribuir las Directrices revisadas antes del vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, el cual estaba previsto que tuviera lugar en el otoño de 2011.

6.20 El Comité tomó nota de que este aspecto sobre los polizones se remitiría al Grupo de trabajo sobre protección y facilitación del comercio internacional.

6.21 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 36/WP.4), el Comité adoptó las siguientes medidas:

- .1 apoyó la interpretación del Grupo de trabajo de que en la resolución A.1027(26) se había pedido al Comité y al MSC que trabajaran conjuntamente en relación con las Directrices revisadas sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje y que adoptaran conjuntamente toda enmienda que fuera necesario introducir en las Directrices como resultado de la revisión

anteriormente mencionada. El Comité acordó que se había establecido un precedente en la resolución A.985(24): "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", mediante la cual la Asamblea, entre otras cosas, autorizó al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima a que adoptaran conjuntamente las enmiendas a las Directrices que fueran necesarias y a que las divulgaran por los medios adecuados. Por consiguiente, el Comité aprobó el proyecto de resolución FAL: "Directrices revisadas para la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje", y acordó presentar dicho proyecto al MSC 88 para que lo examinara; y

- .2 aprobó la circular revisada FAL.2/Circ.50/Rev.2 sobre los informes de casos de polizonaje.

Punto de contacto en la OMI dedicado al polizonaje

6.22 El Comité recordó que el FAL 34, tras un intercambio de opiniones acerca de una variedad de cuestiones destacadas, había pedido al Secretario General que estableciera en el seno de la Secretaría, en la medida en que los recursos existentes lo permitieran, un punto de contacto en la OMI dedicado al polizonaje, con carácter experimental. El FAL 34 acordó que la función principal de dicho punto sería prestar asistencia para la resolución con éxito de los casos de polizonaje solo cuando las partes interesadas no hubieran podido resolver el problema con los medios de que dispusieran. A este respecto, el FAL 34 aprobó el mandato para la realización de dichas pruebas y acordó examinar la experiencia adquirida durante el FAL 35, antes de adoptar ninguna otra medida.

6.23 El Comité tomó nota en particular de que en el mandato se indicaba, entre otras cosas, que el punto de contacto dedicado al polizonaje debería prestar asistencia para la resolución rápida y con éxito de los casos de polizonaje, facilitando las comunicaciones y fomentando la cooperación entre las autoridades públicas competentes de los Gobiernos de los Estados Miembros y con la compañía y el capitán del buque en cuestión. Los Estados Miembros, las organizaciones internacionales y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas podrán solicitar la asistencia del punto de contacto de la OMI dedicado al polizonaje. Las solicitudes de asistencia deberían restringirse absolutamente al mínimo, sólo se efectuarán cuando las circunstancias del caso o los acontecimientos indiquen que tal asistencia está justificada y deberán ir acompañadas de los informes pertinentes de los datos del polizón (véase el apéndice 3 del Convenio) o de una nota con la información relativa al polizón (véase el apéndice del anexo de la resolución A.871(20)).

6.24 El Comité recordó además que el FAL 35 también había tomado nota de que se había pedido a la Secretaría que prestara asistencia únicamente en un número muy limitado de casos de polizones a bordo de un buque, con miras al desembarco efectivo de dichos polizones en el siguiente puerto. Habida cuenta de los resultados limitados de las pruebas y de que el número de casos de polizonaje notificados a la Organización en 2007 era superior al correspondiente a 2006, el FAL 35 había pedido a la Secretaría que continuara sometiendo a prueba el punto de contacto de la OMI dedicado al polizonaje y que informara al FAL 36 acerca de la experiencia adquirida, y acordó examinar dicha experiencia durante el FAL 36 antes de adoptar ninguna otra medida.

6.25 El Comité tomó nota de que la Secretaría había informado verbalmente de que, desde se creara el punto de contacto de la OMI dedicado al polizonaje en el seno de la Secretaría, de conformidad con el mandato acordado por el FAL 34, se había seguido pidiendo a la Secretaría que prestara asistencia únicamente en un número muy limitado de casos de polizonaje a bordo de buques, con vistas al desembarco efectivo de tales polizonos en el siguiente puerto. La Secretaría ha encaminado estas peticiones a través de canales diplomáticos o de otra índole de los que disponía. No obstante, habida cuenta de que la mayor parte de los casos de polizonaje se tratan en el ámbito local, no se puede cuantificar el éxito de la intervención de la OMI. La creación del punto de contacto de la OMI sobre polizonaje puso de relieve el problema constante del polizonaje y se espera que diera lugar a una mejor coordinación entre los órganos pertinentes, incluidos los Clubes P e I.

6.26 Tras un amplio debate, si bien se reconoció que la presencia de polizonos a bordo de los buques continúa siendo un problema importante para el tráfico marítimo internacional, el Comité tomó nota de los resultados limitados de las pruebas y de los aspectos prácticos cotidianos de los casos de polizonaje, es decir, que, en la gran mayoría de los casos, los sucesos son tratados principalmente a nivel local por las autoridades competentes y los representantes de los Clubes P e I y que, por consiguiente, la Secretaría no desempeña prácticamente ningún papel en los sucesos. No obstante, el Comité decidió que sería beneficioso continuar con las pruebas y acordó proseguir con la prueba del punto de contacto de la OMI dedicado al polizonaje, especialmente habida cuenta de las propuestas de obtener más información de otras organizaciones. El Comité tomó nota de que, por consiguiente, la Secretaría estará disponible para prestar asistencia a los Estados Miembros cuando lo consideren necesario con miras a resolver los casos de polizonaje con éxito y de manera rápida.

FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS: MIGRANTES ILEGALES

Sucesos relacionados con migrantes ilegales

6.27 El Comité recordó que el FAL 35 había opinado que era necesario volver a examinar el actual sistema de registro de las notificaciones sobre migrantes ilegales, a fin de permitir la compilación de la información estadística de forma sistemática, por ejemplo año por año, y contribuir así al establecimiento de datos fiables para su utilización en relación con los indicadores de resultados que sirven para verificar la actuación de la Organización con respecto al Plan estratégico de la Organización y al Plan de acción de alto nivel y las prioridades de la Organización. No obstante, es necesario que el MSC examine y resuelva esta cuestión, dado que la circular MSC/Circ.896/Rev.1: "Medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar", es de su incumbencia y constituye la base para la presentación de informes.

6.28 El Comité tomó nota de la información de la Secretaría sobre los sucesos relacionados con migrantes ilegales comunicados a la Organización.

Desde el FAL 35, la Secretaría ha publicado la circular MSC.3/Circ.16, que abarca las estadísticas anuales correspondientes a 2008 sobre las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar, y las circulares MSC.3/Circ.17 y MSC.3/Circ.18, con los informes semestrales correspondientes al periodo entre el 30 de enero de 2009 y febrero de 2010.

En 2008 se notificaron a la Organización 55 sucesos de migrantes ilegales transportados por mar, y en 2009 se notificaron 381 sucesos.

6.29 En lo que respecta al número de migrantes ilegales, según los casos notificados a la Organización, en 2008 hubo 1 266 migrantes ilegales, y en 2009 hubo 8 747. Hasta la fecha, en 2010 la Organización ha recibido 82 informes de migrantes ilegales transportados por mar, en los que participaron 1 706 migrantes.

6.30 El número total de sucesos relativos a prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar que se ha notificado a la Organización en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 1999 y el 30 de junio de 2010 asciende a 1 703, y el número de migrantes ilegales fue de 72 409.

6.31 En varios casos, la Organización ha recibido informes en los que se facilitan datos sobre años anteriores, por ejemplo, parte de la información recibida durante 2009 guardaba relación con sucesos que se habían producido en el pasado, incluso en 2008, y esto daba una impresión equivocada según el sistema actual de registro de las notificaciones.

FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS: PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

6.32 El Comité tomó nota de que, desde el FAL 35, esta cuestión se había debatido ampliamente en el seno del MSC y del Subcomité COMSAR en particular, y que los resultados de dichos debates figuran en los informes del MSC y del Subcomité COMSAR según se indica a continuación:

MSC 86/28, párrafos 8.26, 13.19 y 13.20
COMSAR 14/17, párrafos 10.1 a 10.26; y también
MSC 87/26, párrafos 14.18 a 14.21.

6.33 El Comité recordó que, en agosto de 2001, la Asamblea había adoptado la resolución A.920(22): "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar". Posteriormente, tras negociaciones de gran complejidad, el MSC 78 adoptó en 2004 enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Convenio SAR 1979, de manera que la obligación del capitán de prestar auxilio quede complementada con la obligación correspondiente de las Partes en el Convenio SOLAS y el Convenio SAR de coordinarse y cooperar entre sí para ayudar al capitán a cumplir con su obligación de velar por el bienestar de los supervivientes y de trasladar a las personas recuperadas en el mar a un lugar seguro. Dichas enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2006.

6.34 El Comité recordó además que el MSC 78 también había adoptado directrices conexas, que figuran en la resolución MSC.167(78). El objetivo de dichas enmiendas y de las directrices era ayudar a garantizar que las personas en peligro reciben auxilio y que en todos los casos se facilita un lugar seguro dentro de un periodo razonable de tiempo, a la vez que se reducen a su mínima expresión los inconvenientes para los buques que prestan auxilio y que se garantiza en todo momento la integridad de los servicios SAR.

6.35 El Comité recordó asimismo que las enmiendas de 2005 al anexo del Convenio de Facilitación introducían las palabras "personas rescatadas en el mar" en la norma 2.20 de la sección 2H en relación con las medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escalas de emergencia a fin de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras personas que necesiten asistencia médica, así como en la norma 7.8 de las disposiciones diversas de la sección C en relación con la ayuda de emergencia.

6.36 Además, el Comité recordó que el FAL 33 había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar, que sólo había recibido aportaciones de dos Estados Miembros. El FAL 34 entonces volvió a constituir el Grupo, que presentó su informe ante el FAL 35.

6.37 El Comité también recordó que el FAL 35 había examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y que, tras considerables debates al respecto, había publicado otra circular, FAL.3/Circ.194: "Principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar".

6.38 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre las novedades habidas en la OMI y las actividades conexas de la Secretaría desde la celebración del FAL 35 en relación con la cuestión, según se indica a continuación:

En años anteriores, el problema de las personas rescatadas en el mar, muchas de las cuales resultaron ser migrantes indocumentados víctimas de la trata de personas, ha continuado produciéndose en varias regiones del mundo. En la región del Mediterráneo, en especial en los meses estivales, el problema es particularmente grave en las rutas procedentes de África del Norte, sobre todo con destino a Europa meridional. Los Estados Miembros de la región han hecho grandes esfuerzos para el salvamento de las personas necesitadas de socorro y han rescatado a miles de personas naufragadas.

En el MSC 83, la delegación de España señaló que dicho país estaba experimentando un enorme flujo migratorio desde África hacia Europa y que solamente en 2006 había rescatado del mar a 30 493 migrantes. Los Estados Miembros de la región han notificado problemas graves en la tramitación en tierra de un número tan elevado de migrantes indocumentados, al aplicar sus políticas de inmigración pertinentes.

Estos aspectos han seguido siendo objeto de debates importantes en el MSC 84, MSC 86, FAL 35, COMSAR 13 y COMSAR 14, mientras que el FSI 17 también ha participado en menor grado de dichos aspectos de implantación.

En el COMSAR 14, celebrado en marzo de 2010, tuvieron lugar nuevos debates sobre el particular, aunque la cuestión quedó sin resolverse. Tras un largo debate y ante la sugerencia hecha en el Pleno de que se pidiera al Secretario General que ofreciese sus buenos servicios para poder avanzar en esta cuestión, el Secretario General respondió que le complacería poder asistir en la formulación de un acuerdo satisfactorio que permitiese a los Miembros progresar en esta cuestión tan delicada que, entre otras cosas, tenía connotaciones humanitarias, en particular por lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar.

6.39 El Comité también tomó nota de que, como consecuencia de los resultados del COMSAR 14, los Estados Miembros pertinentes habían mantenido una reunión en un esfuerzo por resolver la situación, de que continúa examinándose la cuestión y de que se informará al Comité a su debido tiempo acerca de las conclusiones pertinentes de dichas reuniones.

6.40 El Comité tomó nota además de que, en relación con la cooperación entre organismos de las Naciones Unidas, si bien no se había celebrado ninguna reunión oficial entre organismos desde el FAL 35, la Secretaría había continuado manteniendo un estrecho contacto con el ACNUR en particular y con otros organismos competentes en lo que respecta a sucesos relacionados con el rescate de personas en el mar que resultan ser

migrantes indocumentados. Esta labor interorganismos que se centra en las responsabilidades de los Estados respecto de cuestiones no relacionadas con el salvamento, tales como la inmigración y el asilo, que exceden la competencia de la OMI, constituye un complemento esencial de los esfuerzos de esta Organización.

6.41 Asimismo, el Comité tomó nota de que, desde 2004, la Secretaría también había participado en varias conferencias organizadas por el ACNUR a fin de promover los intereses del transporte marítimo comercial en dichos sucesos, en los cuales, si bien cumplen sus obligaciones en virtud del Convenio SOLAS, posteriormente se enfrentan con problemas para desembarcar a dichas personas, y el efecto que ello tiene en la integridad de los sistemas marítimos de búsqueda y salvamento.

6.42 El Comité recordó que el ACNUR y la OMI habían elaborado un folleto de orientación sobre salvamento en el mar titulado "Guía de referencia sobre principios y prácticas aplicables a migrantes y refugiados", que se va a distribuir a los capitanes como una guía rápida de principios y prácticas aplicables a migrantes y refugiados; este folleto se había publicado y distribuido ampliamente a finales de 2006, y se volvió a imprimir y distribuir en 2009.

6.43 El Comité se mostró de acuerdo con la opinión del Presidente de que el problema no consistía tan sólo en los sucesos normales de búsqueda y salvamento, para los cuales existen procedimientos operacionales normales, sino en el desembarco de un gran número de personas rescatadas en el mar que en realidad son migrantes sin documentos o solicitantes de asilo que, en muchas ocasiones, viajan o son transportados como víctimas de la trata de personas en pequeños botes poco marineros. Este fenómeno tiene efectos considerables en la facilitación del tráfico marítimo internacional y, como esta cuestión es muy compleja, el Convenio de Facilitación podría ser el mejor instrumento para ayudar a tratar el desembarco de dichas personas.

6.44 El Comité también se mostró de acuerdo con la opinión del Presidente de que, teniendo en cuenta la experiencia obtenida, las ligeras modificaciones introducidas en el Convenio en las enmiendas de 2005 mencionadas supra no se habían centrado en el meollo del problema y eran obviamente insuficientes para disponer el desembarco adecuado de dichas personas, teniendo en cuenta la complejidad del problema.

6.45 En consecuencia, el Comité invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que examinaran esta cuestión en el lapso interperiodos y a que presentaran propuestas y observaciones en el FAL 37 respecto de si el Convenio de Facilitación podría mejorarse en este aspecto y, en caso afirmativo, cómo lograrlo, principalmente en el contexto del examen del Convenio.

6.46 La delegación de España manifestó la opinión de que podría ser más conveniente esperar a los resultados de la reunión regional mencionada anteriormente como resultado del COMSAR 14, antes de enmendar ningún otro instrumento internacional.

7 CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO E IMPRESOS DE FACILITACIÓN

LISTA DE LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO

7.1 El Comité recordó que durante el FAL 19, celebrado en mayo de 1990, se elaboró una primera versión de la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo junto con una descripción breve del objeto de los certificados y otros documentos pertinentes. Esta labor se llevó a cabo en relación con lo dispuesto en el capítulo 2 del

anexo del Convenio, que trata de las formalidades que las autoridades públicas exigen a los propietarios de buques respecto de la llegada, la permanencia en puerto y la salida de los buques.

7.2 El Comité reiteró lo manifestado en el FAL 19 respecto de que no debe considerarse que estas disposiciones signifiquen que no deban presentarse a las autoridades apropiadas, a efectos de inspección, los certificados y otros documentos a bordo del buque relativos a la matrícula, el arqueo, la seguridad, la dotación, la clasificación y otras cuestiones conexas.

7.3 El Comité tomó nota de que el MSC y el MEPC, en sus periodos de sesiones respectivos en 1990, habían examinado y aprobado dicha lista, la cual se distribuyó en una circular MSC/MEPC/FAL. Dicha lista fue sometida a revisión posteriormente en 1995, 2000 y 2004 tras la entrada en vigor de enmiendas a los distintos tratados que rigen los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, a fin de tener en cuenta las disposiciones pertinentes.

7.4 El Comité también recordó que la lista revisada de certificados que han de llevarse a bordo disponible actualmente, aprobada por el FAL 31 (julio de 2004), el MEPC 52 (octubre de 2004) y el MSC 79 (diciembre de 2004), se emitió con la signatura FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151.

7.5 El Comité tomó nota de que el documento FAL 36/7/1, elaborado por la Secretaría para que lo examine el Comité, contenía un proyecto de lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo.

7.6 El Comité tomó nota de que dicha lista se había sometido a revisión a fin de tener en cuenta las disposiciones pertinentes de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, y al Convenio MARPOL 73/78, enmendado. La lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo podría ser aprobada por el FAL 36, y posteriormente por el MEPC 61 (27 de septiembre a 1 de octubre de 2010) y por el MSC 88 (24 de noviembre a 3 de diciembre de 2010).

7.7 El Comité también tomó nota de que los certificados y documentos enumerados en esta circular son únicamente los prescritos en virtud de instrumentos de la OMI y que la lista no incluye certificados ni documentos prescritos por otras organizaciones internacionales o autoridades estatales.

7.8 El Comité tomó nota de que, si bien este documento se había originado en el FAL 19 y que el Comité de Facilitación suele ser el órgano que efectúa las revisiones como la estipulada supra, la gran mayoría de los certificados incluidos se referían a certificados y documentos prescritos por el Convenio SOLAS y el Convenio MARPOL. En consecuencia, el Comité se cuestionó si continuaba siendo adecuado que el Comité de Facilitación inicie estas revisiones de la circular, en particular teniendo presente la resolución A.973(24): "Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI", adoptada por la vigésima cuarta Asamblea inmediatamente antes del FAL 35, la cual contiene en su anexo listas similares de documentos obligatorios.

7.9 El Comité tomó nota de que, en la resolución A.973(24) también se pide al MSC y al MEPC que mantengan el Código sometido a examen y que, en coordinación con el Consejo, propongan a la Asamblea enmiendas al mismo.

7.10 El Comité constituyó un grupo de redacción sobre la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo bajo la presidencia del Sr. N. Smith (Saint Kitts y Nevis) a fin de que concluya el proyecto de lista desde el punto de vista de la facilitación.

7.11 El Comité recibió el informe del Grupo de redacción (FAL 36/WP.5) y aprobó las enmiendas a la lista de certificados y documentos y encargó a la Secretaría que los remita al MSC y al MEPC, según corresponda, para su examen (anexo 4).

7.12 El Comité estimó que es posible que fuera más eficaz que las futuras revisiones de este documento fueran iniciadas por el MSC y, en particular, por uno de sus subcomités, por ejemplo, el Subcomité FSI. En consecuencia, el Comité encargó a la Secretaría que señalara este aspecto a la atención del MSC, e invitó al Comité a que considerara si estaría dispuesto a mantener la circular sometida a revisión de esta manera.

Acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo

7.13 El Comité recordó que el FAL 33 había tomado nota de que el MSC 81 había examinado los resultados del FAL 32 y del MEPC 54 en relación con la propuesta de INTERTANKO (MSC 81/24/9), respecto del acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo y, tras debatir esa cuestión, había coincidido con la decisión del MEPC 54 de que el Comité debería continuar explorando esta cuestión, incluida la fiabilidad y seguridad de las bases de datos para el acceso en línea a los certificados y documentos de los buques, e instó a Estados Miembros y organizaciones a que presentaran propuestas pertinentes para que las examine el Comité.

7.14 El Comité también recordó que el MSC 81, consciente del potencial que tiene el acceso electrónico a los certificados y documentos, y habiendo tomado nota debidamente de la viabilidad técnica de crear tal sistema, había recomendado la aplicación de un enfoque paso por paso en el cual deberían subrayarse los aspectos de facilitación de dicho sistema. En relación con la posibilidad de usar dicho sistema para las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el MSC 81 tomó nota de que se había señalado que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría 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.

7.15 El Comité también recordó que el FAL 33 había coincidido con lo señalado durante el MEPC 54 y el MSC 81 y examinado la propuesta de la ICS (FAL 33/11/1), en la que se reitera que la validación y examen de varios certificados y documentos obligatorios que han de llevarse a bordo podría lograrse más fácilmente mediante el acceso electrónico a las bases de datos de las Administraciones que expiden los documentos, y que tras un debate preliminar sobre esta cuestión, el FAL 33 había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre acceso electrónico a los certificados y documentos de la OMI, coordinado por la ICS.

7.16 El Comité también recordó que, tras un debate, durante el FAL 35 se había reiterado que el acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo seguía siendo un proyecto y un objetivo a largo plazo y acordó que, antes de proseguir con la elaboración del proyecto para el acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, era necesario identificar los certificados y documentos en cuestión y que, para que dicho sistema pudiera utilizarse, el MSC, el MEPC y el Comité Jurídico deberían indicar claramente si estaban a favor de crear dicho sistema y si estaban dispuestos a adoptar las enmiendas necesarias a los distintos instrumentos de su competencia en virtud de las cuales, entre otras cosas, se aceptarían los certificados y documentos en formato electrónico como alternativa al formato impreso, de manera similar a

lo que el Comité había hecho respecto de los impresos de facilitación de la OMI. Durante el FAL 35 se tomó nota de que, como primer paso de los debates y la elaboración de un sistema de acceso electrónico, debería determinarse cuáles son los certificados y documentos en cuestión, dado que de este modo se establecería bajo el control de quién está cada una de las versiones electrónicas oficiales y dónde se encuentran las correspondientes bases de datos. A este respecto, el Comité acordó señalar a los otros comités, con miras a permitirles llevar a cabo un debate estructurado, que en el anexo del documento FAL 34/9 figura una lista provisional de los certificados y documentos.

7.17 El Comité también recordó que durante el FAL 35 se había reconocido que éste era un aspecto de gran importancia dado que, durante el MSC 81, varios Estados Miembros habían señalado que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría una alternativa a la inspección física de los certificados, sino que podría ser de utilidad para establecer las prioridades en el marco de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

7.18 El Comité también recordó que el FAL 35 había acordado invitar al MSC, al MEPC y al Comité Jurídico a que continuaran examinando esta cuestión y a que definieran sus posiciones respecto de la misma. El Comité tomó nota de que el MSC, el MEPC y el Comité Jurídico deberían estar dispuestos a introducir las enmiendas necesarias a los distintos instrumentos de su competencia con objeto de establecer el marco que reportaría los beneficios de disponer de dicho sistema. El Comité no necesitaba crear dicho sistema a efectos de la facilitación del tráfico y los viajes marítimos, dado que las disposiciones existentes del Convenio y las del Compendio reconocen y rigen el suministro de la información prescrita por medios electrónicos. El Comité acordó informar al MSC, al MEPC y al Comité Jurídico de que, desde el punto de vista técnico, era posible establecer un sistema de acceso electrónico, y convino en examinar la cuestión teniendo en cuenta la lista de certificados y documentos que figura en el anexo del documento FAL 34/9.

7.19 El Comité recordó que el FAL 35 también había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, bajo la coordinación de Saint Kitts y Nevis.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

7.20 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el cual figura en el documento FAL 36/7 (Saint Kitts y Nevis), tomó nota de la información contenida en dicho informe y lo aprobó en general.

7.21 El Comité reiteró su opinión de que los certificados y documentos en línea eran un componente esencial para incrementar la eficacia del proceso de despacho de buques, y las ventajas del uso de dichos métodos. Se deben examinar las cuestiones jurídicas y reflejarlas en la respuesta de los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto en relación con los certificados en línea.

7.22 El Comité decidió remitir el informe al Grupo de trabajo sobre despacho electrónico de buques.

7.23 El Comité recibió el informe del Grupo de trabajo (FAL 36/WP.3), debatió la cuestión y encomendó a la Secretaría que remitiera el cuestionario sobre acceso electrónico a los certificados y documentos al MSC y al MEPC para que lo continúen examinando y pidió su opinión respecto de hacer disponibles versiones electrónicas de los documentos y certificados que han de llevarse a bordo con fines de facilitación (FAL 36/WP.3, anexo 3).

Desarrollo futuro del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (resolución A.1018(26))

7.24 El Comité examinó el documento FAL 36/2/Add.1 (Secretaría) y tomó nota de los resultados de la vigésima sexta Asamblea en relación con la resolución A.1018(26): "Desarrollo futuro del Plan voluntario de auditoría de los Estados Miembros de la OMI".

7.25 El Comité tomó nota, en particular, de que dicha resolución, entre otras cosas, señala que la Asamblea:

"Refrendó la decisión del Consejo de una introducción gradual del Plan de auditorías de la Organización como un proceso institucionalizado mediante la inclusión de las prescripciones adecuadas en los instrumentos señalados de la OMI y en cualquier otro instrumento de la OMI que pueda incluirse en el futuro;

Aprobó el cronograma y el plan de actividades para el examen y la introducción de un Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, como figura en el anexo de la presente resolución;"

7.26 El Comité también tomó nota de que, en su tercer párrafo dispositivo, en la resolución se solicita al Comité de Seguridad Marítima, al Comité de Protección del Medio Marino, al Comité de Cooperación Técnica y al Comité de Facilitación, según proceda, que adopten las medidas adecuadas para elaborar y establecer el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI en su forma institucionalizada dentro del cronograma dispuesto, bajo la coordinación del Consejo.

7.27 El Comité tomó nota de que el Convenio de Facilitación no está incluido en el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, que principalmente trata de las responsabilidades y obligaciones de las Partes en instrumentos concebidos para promover la seguridad y la protección marítima y la protección del medio ambiente, como el Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Formación, entre otros. El Comité también tomó nota de que, en la lista de instrumentos pertinentes de la resolución no figuraba el Convenio de Facilitación.

7.28 El Comité tomó nota de que, en el tercer párrafo dispositivo de la resolución A.1018(26) se había incluido la expresión "y según sea necesario", y tomó nota debidamente de la resolución en dicho momento. El Comité acordó tener presentes las disposiciones de la resolución A.1018(26) con fines de referencia en el futuro, por ejemplo, si en algún momento en el futuro se incluye el Convenio de Facilitación en el Plan de auditorías, como se prevé en el primer párrafo dispositivo, o en relación con el Programa integrado de cooperación técnica.

7.29 El Comité examinó el desarrollo futuro del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y coincidió con la opinión del Presidente de que, en el futuro, podría incluirse, en algún momento, el Convenio de Facilitación en el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI como un instrumento pertinente, dado que una de las metas de la Organización es garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI a nivel mundial y el cumplimiento de sus prescripciones, aunque esto solamente podría aplicarse a la aplicación de las "normas" del Convenios y no a las "prácticas recomendadas".

8 PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL

PERMISO DE TIERRA Y ACCESO A LOS BUQUES

8.1 El Comité examinó el documento FAL 36/8 (Secretaría) y observó que el MSC 87 había tomado nota de las inquietudes manifestadas por diversas delegaciones observadoras en el sentido de que las organizaciones de la gente de mar, las que trabajan en aras del bienestar de la gente de mar y de otra índole, seguían teniendo dificultades por lo que respecta a los permisos de tierra y la obtención de acceso a los buques debido a la manera en que algunos Estados Miembros interpretan e implantan las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

8.2 El Comité también tomó nota de que el MSC 87 había aprobado la circular MSC/Circ.1342: "Recordatorio en relación con el permiso de tierra y acceso a los buques" (FAL 36/8, anexo), que revoca la circular MSC/Circ.1112, y había solicitado a la Secretaría que señalara este asunto a la atención del Comité de Facilitación para que lo examinara.

8.3 El Comité examinó el documento FAL 36/8/1 (Islas Marshall, Panamá, Ucrania y la ITF) y tomó nota de que, en relación con la denegación del permiso de tierra y el acceso a los buques, para los copatrocinadores era obvio que la razón principal de dicha denegación eran las disparidades de interpretación de lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP.

8.4 En particular, el Comité tomó nota de que la cuestión del permiso de tierra fue uno de los temas de importancia que se planteó en el Grupo de opinión de gente de mar joven 2009, seminario de tres días de duración organizado el año pasado por INTERTANKO y la ITF para que marineros jóvenes de distintas nacionalidades manifestasen sus opiniones sobre la profesión de marino y sobre los aspectos atractivos y disuasivos del sector marítimo para la gente joven.

8.5 El Comité manifestó su inquietud respecto de que, obviamente, se trataba de un problema persistente, y recordó que la Conferencia SOLAS 2002, en la cual se adoptó el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) había adoptado la resolución 11 de la Conferencia, que trata de aspectos relacionados con el factor humano y con el permiso de tierra para los marineros y, entre otras cosas:

"pidieron a los Gobiernos que tuvieran en cuenta el factor humano, la necesidad de conceder una especial protección a la gente de mar y la importancia **vital** del permiso de tierra a la hora de implantar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)."

8.6 El Comité también recordó que, en junio de 2004, el MSC había emitido la circular MSC/Circ.1112, la cual, entre otras cosas, prevé lo siguiente, que se repite en la nueva circular MSC.1/Circ.1342:

"Desde una perspectiva práctica, también resulta importante que las instalaciones portuarias traten de lograr un equilibrio entre las necesidades de protección y las necesidades del buque y su tripulación. Los explotadores de las instalaciones portuarias deberán encargarse de coordinar con el armador, antes de la llegada del buque a puerto, el permiso de tierra para el personal del buque o el cambio de tripulación, así como el acceso, a través de la instalación portuaria, de los visitantes del buque, incluidos los representantes de las organizaciones de bienestar social y los sindicatos del personal relacionado con el mantenimiento del equipo del buque y

con la seguridad de éste. El enfoque centrado únicamente en la protección de la instalación portuaria resulta contrario a la letra y al espíritu del Código PBIP y tendría graves consecuencias para el transporte marítimo internacional, componente vital de la economía mundial."

8.7 El Comité también recordó que, en la resolución A.1011(26), "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015)", la vigésima sexta Asamblea reiteró la opinión de la Asamblea previa de que:

"El reto para la OMI es fomentar la implantación efectiva de medidas de protección e inculcar una idea de la importancia de la protección en las operaciones de las instalaciones portuarias y los buques, garantizando al mismo tiempo un equilibrio adecuado entre la facilitación del comercio y la fluidez y la eficacia que caracterizan al comercio por vía marítima."

8.8 Por otra parte, el Comité también recordó que, respecto de cuestiones similares relacionadas con el permiso de tierra, durante el FAL 35 se había señalado que, si bien los aspectos de protección son esenciales y las cuestiones conexas son complejas, dado que en ellas participan muchas entidades distintas, esto no debería utilizarse como excusa para denegar a los marinos el permiso de tierra y su acceso a organizaciones de protección de los marinos, que también son esenciales. Se debe encontrar el delicado equilibrio existente entre la protección y la facilitación del transporte marítimo.

8.9 El Comité también recordó las disposiciones del Plan de acción de alto nivel y prioridades para este bienio que, en su sección 8.0.2.2 dispone, en relación con el papel del Comité de Facilitación para lograr las metas y objetivos de la Organización, que el Comité de Facilitación examinará "procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en las instalaciones portuarias durante el permiso de tierra".

8.10 El Comité tomó nota de la resolución 18, "Año de la gente de mar", de la reciente Conferencia de las Partes en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), celebrada en Manila (Filipinas) en junio de este año y, en particular, de que la resolución adoptada estipula, entre otras cosas, que la Conferencia "preocupada por los casos notificados de gente de mar que recibió un trato injusto cuando sus buques se vieron involucrados en accidentes, fue abandonada en puertos extranjeros, a la que se le denegó el permiso de tierra por motivos de seguridad, o estuvo expuesta a graves riesgos mientras sus buques navegaban por zonas plagadas de piratas y a un posible maltrato en manos de éstos, insta además a los Gobiernos y al sector del transporte marítimo a que adopten las medidas oportunas para implantar:

- .1 el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP);
- .2 las Directrices adoptadas y promulgadas por la OMI para prevenir y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques; y
- .3 el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA de 1988) y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (Protocolo SUA de 1988), enmendados por el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA de 1988 y el Protocolo de 2005 relativo al Protocolo SUA de 1988,

de una manera que garantice la protección máxima para la gente de mar sin someterla a un trato injusto ni a molestias innecesarias."

8.11 El Comité acordó que, a pesar de que la implantación del Código PBIP guarda relación con el Convenio SOLAS y que, en consecuencia, es responsabilidad del MSC, la cuestión del permiso de tierra y el acceso a los buques se encuentra claramente dentro del mandato del Comité, dado que es una cuestión de facilitación tratada en las disposiciones del Convenio, en particular en su sección 3.G (Otras medidas de facilitación para los tripulantes extranjeros dedicados a viajes internacionales: permiso de tierra), por lo cual debería considerarse en el contexto del examen del Convenio.

8.12 El Comité debatió las cuestiones mencionadas en la circular MSC.1/Circ.1342 y en el documento FAL 36/8/1 y convino en que los problemas relacionados con el permiso de tierra y el acceso a los buques continuaban siendo de importancia en algunos Estados Miembros y que algunas nacionalidades recibían un tratamiento distinto a otras y que diferentes puertos y terminales aplicaban normas distintas. El Comité apoyó plenamente la propuesta.

8.13 La delegación de la ITF manifestó su apoyo por la circular y señaló que el MSC 87 había desaprovechado una oportunidad de promover la concientización de la importancia del permiso de tierra y el acceso a los buques al elaborar las Directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección del personal de las instalaciones portuarias (adjuntas en el documento FAL 36/INF.5). En esta circular FAL se debería incluir este punto. El Comité encargó a la Secretaría que señalara esta cuestión al MSC como una observación del Comité.

8.14 Tras cierto debate, el Comité decidió remitir el proyecto de circular al Grupo de trabajo sobre protección y facilitación del comercio internacional.

MARCO NORMATIVO SAFE

8.15 En FAL 36/8/2, la delegación de la OMA informó al Comité sobre el estado actual de la implantación del Marco normativo SAFE, de la Organización Mundial de Aduanas. El Marco SAFE es una iniciativa para la protección de la cadena de suministro mundial, elaborada en la OMA por las Administraciones aduaneras de los miembros de dicha organización en colaboración con la comunidad mercantil internacional, con el doble objetivo de proteger y facilitar al mismo tiempo el comercio mundial. Asimismo, el Marco normativo SAFE fue concebido para armonizar las estrategias de la comunidad aduanera con las resoluciones sobre protección de las Naciones Unidas y la labor que se está realizando en otras instituciones internacionales tales como la OMI y la OACI.

INICIATIVAS SOBRE LA RECUPERACIÓN DEL COMERCIO

8.16 En FAL 36/8/3 y FAL 36/INF.4, la delegación de la OMA informó al Comité de que el Marco normativo SAFE de la OMA y los esfuerzos para fortalecer la cadena de suministro se han centrado hasta ahora en evitar interrupciones de dicha cadena. Estas medidas preventivas no son infalibles y cualquier suceso podría repercutir negativamente en el flujo internacional de mercancías. Toda interrupción prolongada de la cadena mundial de suministro podría tener consecuencias económicas importantes y causar, a la larga, un aumento exponencial de los costos económicos.

La recuperación del comercio es un proceso de coordinación entre las Administraciones de aduanas y las partes interesadas pertinentes de los sectores público y privado. Tiene por objeto facilitar y reiniciar el flujo internacional de mercancías de la forma más rápida y eficaz posible, tras un suceso que resulte en una interrupción grave del movimiento de bienes en el ámbito internacional que afecte a uno o a varios países durante un periodo lo suficientemente largo como para que haya repercusiones económicas.

La recuperación del comercio requiere, por su propia naturaleza, una cooperación estrecha entre todas las partes interesadas tanto del sector público como del sector privado y todos los modos de transporte. Por este motivo, la OMA desea señalar esta labor a las principales organizaciones homólogas, tales como la OMI, a fin de que puedan examinar la cuestión en su propio ámbito y contribuir a los avances futuros en esta importante esfera.

NORMA ISO SOBRE DISPOSITIVOS DE IDENTIFICACIÓN POR RADIOFRECUENCIA (RFID)

8.17 La delegación de China invitó al Comité a tomar nota de la reciente evolución de la Norma ISO sobre dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID) así como de la importante función que desempeñan las aplicaciones RFID en la promoción de la facilitación y la mejora de la seguridad del comercio marítimo internacional.

DIRECTRICES SOBRE LA FORMACIÓN RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN Y LA FAMILIARIZACIÓN DEL PERSONAL DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

8.18 Al examinar el documento FAL 36/INF.5 (Secretaría), el Comité observó que el MSC 87, tras examinar la necesidad de incrementar la seguridad marítima y fomentar la implantación coherente y armonizada del capítulo IX-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP y de las disposiciones conexas del Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT y el Código IMDG, había aprobado las directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección para el personal de la instalación.

8.19 El Comité tomó nota de la información presentada en el documento FAL 36/INF.4 (Secretaría), en el cual se presentan los resultados del C 104 por lo que respecta a la protección y la facilitación del comercio internacional. En particular, trata del apoyo que proporciona el Mecanismo Cooperativo para los estrechos de Malaca y Singapur a través del Fondo de la OMI para los estrechos, de la implantación del Código de conducta de Djibouti y de la cuestión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia. Asimismo, el Comité también tomó nota del documento C 104/14/1, que trata de una reunión oficiosa sobre piratería celebrada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 14 de mayo de 2010, y tomó nota de que el Consejo había:

- i) tomado nota, con agradecimiento, de las contribuciones recibidas de China y Alemania, y prometidas por Noruega, para el Fondo de la OMI para los estrechos de Malaca y Singapur;
- ii) invitado a los Estados Miembros y al sector a que continuaran contribuyendo a los proyectos en el marco del Mecanismo Cooperativo, el Fondo de ayudas a la navegación y el Fondo de la OMI para los estrechos;
- iii) tomado nota, con agradecimiento, de los incesantes esfuerzos de las Naciones Unidas, la OMI y otras organizaciones y la comunidad marítima en general, encaminados a reprimir la piratería frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén;
- iv) tomado nota de que, desde el 25º periodo de sesiones extraordinario del Consejo, celebrado en noviembre de 2009, Arabia Saudita, Comoras, Jordania, Mauricio y Sudán habían firmado el Código de conducta de Djibouti;

- v) tomado nota del establecimiento, en el seno de la División de Seguridad Marítima, de una Dependencia de implantación de proyectos, financiada por el Fondo fiduciario del Código de conducta de Djibouti, que se encargará de ejecutar varias actividades relacionadas con la implantación del Código de conducta de Djibouti;
- vi) invitado a los Estados Miembros y al sector a que continúen contribuyendo al Fondo fiduciario del Código de conducta de Djibouti;
- vii) tomado nota del compromiso continuo de la Secretaría con las actividades del Grupo de contacto sobre piratería frente a la costa de Somalia y con sus grupos de trabajo;
- viii) reiterado su profundo agradecimiento a los Gobiernos y a sus armadas por haber desplegado buques de guerra y aeronaves militares para proteger a los buques que navegan frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén, y los había alentado, así como a otros Gobiernos y armadas a que ayuden al logro de los objetivos planteados; y
- ix) tomado nota, con agradecimiento, de la labor de la Secretaría en relación con la protección de las vías de navegación de importancia estratégica y, en particular, de su labor en relación con los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia.

8.20 La Secretaría facilitó oralmente al Comité una información actualizada sobre los casos de piratería a nivel mundial y frente a la costa de Somalia y sobre el estado actual de los esfuerzos llevados a cabo por la Secretaría y por otras organizaciones pertinentes para reprimir la piratería.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

8.21 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre protección y facilitación del comercio internacional bajo la presidencia del Sr. Philip White (Reino Unido) con el siguiente mandato:

Se encargó al Grupo que, teniendo en cuenta las deliberaciones en el Pleno y las decisiones adoptadas, así como los siguientes documentos en relación con el punto 8 del orden del día: FAL 36/8, FAL 36/8/1 y FAL 36/8/4; y con el punto 6: resolución A.1027(26), FAL 36/6 y FAL.2/Circ.50/Rev.1, elaborara lo siguiente para que el Comité lo examinase:

- .1 un proyecto de circular FAL sobre los aspectos de facilitación de la denegación del permiso de tierra y el acceso a los buques y la implantación del Código PBIP;
- .2 observaciones y propuestas en relación con la labor en curso necesaria para los aspectos de facilitación de la protección marítima, en la que el Comité de Facilitación podría contribuir siguiendo su propio mandato o colaborando en la labor en curso del MSC;
- .3 de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.1027(26), un proyecto de resolución de la Asamblea relativa a las Directrices revisadas sobre la asignación de responsabilidades para tratar con éxito los casos de polizonaje;

- .4 un proyecto revisado de texto introductorio y de formato para notificaciones, si lo considera necesario, para la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1 sobre los informes de casos de polizonaje, y
- .5 un informe que se presentaría al Pleno el jueves 9 de septiembre de 2010.

8.22 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 36/WP.4), el Comité adoptó las siguientes medidas, además de las descritas en el párrafo 6.21:

- .1 aprobó la circular FAL.3/Circ.201 en relación con los aspectos de facilitación de la denegación del permiso de tierra y el acceso a los buques y la implantación del Código PBIP, y señaló que la circular se había redactado en reconocimiento de la importancia del factor humano, sin perjuicio de los procedimientos de inmigración de los Estados Miembros, y en apoyo de la particular importancia acordada por el Grupo de trabajo al hecho de alentar a que se notifiquen las prácticas injustas y selectivas respecto de la concesión del permiso de tierra y el acceso a las instalaciones en tierra en puertos extranjeros; y
- .2 tomó nota de los debates relacionados con la labor en curso y apoyó la elaboración de una circular FAL en su 37^o periodo de sesiones en la que se presentaría una lista refundida de los códigos relacionados con la facilitación, las recomendaciones, las directrices y otros instrumentos no obligatorios relacionados con la facilitación, si bien no estuvo de acuerdo con la sugerencia de constituir un Grupo mixto de trabajo MSC/FAL en ese momento.

9 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

9.1 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos respecto de este punto del orden del día, e invitó a que se presentaran observaciones y propuestas sobre esta cuestión en el próximo periodo de sesiones, en particular teniendo presente el examen del Convenio.

Facilitación de la expedición de cargas peligrosas

9.2 El Comité recordó que el FAL 34 había tomado nota de que, en el séptimo párrafo dispositivo 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 pide al Secretario General que analice la posibilidad de establecer un mecanismo especial en el seno de la Organización para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con toda prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, en estrecha colaboración con el OIEA.

9.3 El Comité también recordó que el FAL 34:

- .1 había aprobado, en principio y a reserva de los resultados de una **prueba**, un mecanismo de la Secretaría para resolver las dificultades que supone el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG;

- .2 pidió a la Secretaría que sometiera a prueba el mecanismo propuesto y que informara al FAL 35 de la experiencia adquirida, para que se evaluaran los resultados de dicha prueba; y
- .3 pidió a la Secretaría que continuara colaborando con el OIEA, la OIT y otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones relacionadas con los retrasos y rechazos de remesas de materiales radioactivos de la Clase 7.

9.4 El Comité también recordó que el FAL 35 había acordado que, habida cuenta de los resultados de las pruebas del mecanismo para la resolución de las dificultades experimentadas en el 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, era obvio que todavía no se había resuelto la cuestión del rechazo de las remesas. Por ello, el Comité acordó pedir al Secretario General que continuara con las pruebas del mecanismo en el seno de la Secretaría de la OMI para la resolución de las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y encargó a la Secretaría que informara, en el FAL 36, acerca de los resultados de la experiencia obtenida, con objeto de que el Comité pueda determinar las medidas que es preciso adoptar.

9.5 El Comité tomó nota de la información presentada verbalmente por la Secretaría sobre lo ocurrido recientemente en relación con la expedición de materiales radiactivos de la Clase 7 en el sentido de que, desde que se estableció el punto focal, la Secretaría ha asumido un papel activo para tratar de resolver dichas dificultades. La Secretaría ha asistido a todas las reuniones del Comité Directivo internacional del OIEA sobre el rechazo de las remesas de material radioactivo.

9.6 El Comité también tomó nota de que el OIEA había llevado a cabo esfuerzos considerables para tratar las cuestiones que afectan a los retrasos y rechazos de remesas de material radioactivo de la Clase 7 y que habían llevado a cabo varias sesiones de formación y seminarios regionales con el objetivo de facilitar dichas remesas. La Secretaría ha desempeñado un papel clave en el establecimiento de una base de datos sobre el rechazo de mercancías peligrosas y, hasta la fecha, dicha base de datos cuenta con 190 informes. La base de datos de la OMI continua siendo accesible al OIEA y a la OACI y un análisis preliminar de la base de datos reveló que, de los 190 informes, 139 estaban relacionados con el transporte marítimo, 48 con el transporte aéreo y tres con el transporte terrestre.

9.7 Por último, el Comité también tomó nota de la elaboración de material didáctico informatizado para el aprendizaje electrónico sobre la Clase 7, el cual está disponible en el sitio en la Red www.class7elearning.com y al que pueden acceder, gratuitamente, todos los usuarios no comerciales.

9.8 La delegación del OIEA expuso al Comité los procedimientos establecidos por el OIEA y por el Comité directivo internacional, recalándose la importancia de la formación y del conocimiento de los capitanes y la cooperación entre los organismos pertinentes, y se presentó un programa de seminarios regionales.

9.9 El Comité reconoció que, dada la naturaleza delicada de la información que figura en la base de datos, no se habían hecho públicos los detalles de la información, y manifestó su agradecimiento al OIEA por sus esfuerzos continuados para tratar de resolver las cuestiones relacionadas con los retrasos y los rechazos de las remesas de la Clase 7, e invitó a la Secretaría a que continuara:

- .1 colaborando con los organismos y organizaciones pertinentes en cuestiones relacionadas con los retrasos y los rechazos de remesas de cargas regidas por el Código IMDG y, en particular, de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los transportados en bultos utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública, y que informara de ello al FAL 37; y
- .2 realizando las pruebas del mecanismo establecido por el FAL 34 y que informara de su experiencia en el FAL 37 a fin de hacer una evaluación de los resultados de las pruebas.

10 COOPERACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA

10.1 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento FAL 36/10 (Secretaría), respecto del estado de las actividades relacionadas con la implantación del Convenio llevadas a cabo en el marco del PICT, habida cuenta de que durante 2009 se habían celebrado cuatro seminarios regionales o subregionales sobre cuestiones de facilitación y el concepto de la ventanilla única en Viet Nam, Ghana, Argentina y Guatemala, y que en 2010 se había celebrado en la República de Corea un seminario regional sobre el concepto de la ventanilla única. Estas actividades pueden subdividirse, *grosso modo*, en cuatro categorías: seminarios, que pueden ser regionales, subregionales o nacionales; evaluación de necesidades; y misiones de seguimiento y asesoramiento. Durante el periodo objeto de examen no se llevaron a cabo misiones de evaluación ni se previeron para 2010. El programa de seminarios y misiones de asesoramiento figura en el anexo del documento.

10.2 El Comité también tomó nota de que los objetivos de los seminarios eran los siguientes:

- .1 familiarizar plenamente a los participantes con el Convenio;
- .2 concientizar a los participantes de las ventajas institucionales y económicas y de los beneficios en que puede redundar la aceptación e implantación del Convenio;
- .3 proporcionar directrices sobre medidas de seguimiento respecto de la implantación práctica del Convenio, incluido el uso de los impresos de facilitación de la OMI;
- .4 dar información sobre las funciones que tendría un comité de facilitación nacional; y
- .5 proporcionar a los participantes otra información pertinente al seminario.

10.3 El Comité tomó nota con agradecimiento, en particular, de que, en el marco del PICT, se había celebrado un seminario subregional sobre la Ventanilla única en Seúl del 24 al 27 de mayo de 2010, organizado por el Gobierno de la República de Corea, al cual asistieron un total de 10 participantes de Bangladesh, las Maldivas, Myanmar, Pakistán y Sri Lanka.

10.4 La delegación de Argentina informó al Comité del seminario regional sobre cuestiones de facilitación que se celebró con resultados muy satisfactorios en Argentina, del 20 al 24 de julio de 2009, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica, en el cual participaron 13 Estados miembros de la ROCRAM, 11 de los cuales ya han ratificado el Convenio de Facilitación. El seminario también incluyó técnicas de implantación para el despacho electrónico de los buques y fue de gran utilidad para la región.

10.5 El Comité manifestó su agradecimiento a los Gobiernos de los Estados Miembros por haberse ofrecido a organizar estos eventos y a la Secretaría y los consultores por organizar y llevar a cabo satisfactoriamente las misiones.

10.6 El Comité también señaló que era importante continuar con estas actividades de cooperación técnica relacionadas con los aspectos de facilitación a fin de promover el cumplimiento de las disposiciones del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel (resoluciones A.1011(26) y A.1012(26)) que, entre otras cosas, ayudan a fomentar la aceptación más amplia del Convenio y la adopción de sus medidas, a fin de colaborar con los esfuerzos y la labor del Comité para la implantación universal de medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

10.7 A este respecto, el Comité invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que presenten propuestas y posibles medidas que puedan adoptarse en colaboración con el Comité de Cooperación Técnica.

Facilitación del comercio

10.8 El Comité tomó nota de que el Comité de Cooperación Técnica, en su 59º periodo de sesiones (TC 59), celebrado en junio de 2009, había examinado el documento TC 59/4/3 presentado por los Países Bajos, Sudáfrica y Suecia, en el que se proponía un papel más importante para la Organización respecto de la facilitación del comercio, en especial para los países en desarrollo. El Comité también tomó nota del debate sobre esta cuestión durante el TC 59 y de que, a solicitud del Comité de Cooperación Técnica, se había remitido el documento TC 59/4/3 adjunto al documento FAL 36/10/1 (Secretaría) al Comité para que lo examinara. El Comité agradeció la información presentada por la Secretaría en el documento FAL 36/10/1 sobre los mandatos pertinentes de otras organizaciones dedicadas a cuestiones de comercio.

10.9 A este respecto el Comité también examinó propuestas de Angola, Canadá, Nigeria y Suecia (FAL 36/10/2) en las cuales se propone que se incluya la facilitación del comercio como una prioridad temática en el PICT en el bienio 2012-2013, con el objetivo de que también sea una prioridad para el bienio siguiente. En el documento también se proponía determinar la facilitación del comercio en el PICT como un programa mundial con implantación regional y solicitó al Comité que pidiera a la Secretaría que elaborara un proyecto de programa de implantación sobre la facilitación del comercio a fin de incluirlo en el PICT para 2012-2013, que se presentaría en el TC 61 y en otros órganos pertinentes de la OMI. La delegación de Suecia hizo una presentación al Comité sobre facilitación del comercio y transporte marítimo: programa de desarrollo.

10.10 Posteriormente, el Comité debatió ampliamente sobre el efecto de la propuesta para el Comité y sobre las repercusiones de la expresión "facilitación del comercio" dentro del mandato de la OMI.

10.11 La delegación de Italia, con el apoyo de varias delegaciones, se mostró conforme con la propuesta de incluir la facilitación del comercio como una prioridad temática en el PICT para beneficio de los países en desarrollo. A su parecer, la facilitación del tráfico marítimo internacional y la labor del Comité de Facilitación, que obviamente se encuentra dentro del mandato de la OMI, son parte integrante de la facilitación del comercio y ya figuran en el Plan estratégico de la Organización.

10.12 La delegación de Chipre, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que, sin definir qué se quería decir con "facilitación del comercio", se podrían estar incluyendo aspectos que son responsabilidad de otros organismos, como la OMC o la UNCTAD. Señalaron que el interés de la OMI en la facilitación del comercio es muy limitado y que existe la necesidad obvia de mantenerse dentro del mandato de la Organización.

10.13 Tras un largo debate, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron inequívocamente la propuesta de incluir la facilitación del comercio en el PICT en consonancia con el Plan estratégico de la Organización.

10.14 La delegación de Chipre se reservó su postura respecto de esta cuestión.

PRIORIDADES TEMÁTICAS PARA EL PROGRAMA INTEGRADO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (PICT) CORRESPONDIENTE AL BIENIO 2012-2013

10.15 El Comité examinó el documento FAL 36/10/3 (Secretaría) y recordó que, durante el FAL 35 se habían aprobado prioridades temáticas para el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) en relación con cuestiones de facilitación para el bienio 2010-2011 (FAL 35/17, anexo 7). Posteriormente, el Comité de Cooperación Técnica, en su 59º periodo de sesiones, celebrado en 2009, aprobó el PICT para 2010-2011, el cual se basó en las prioridades temáticas acordadas por los comités y las correspondientes necesidades de los países en desarrollo.

10.16 El Comité recordó que la vigésima quinta Asamblea había adoptado, el 20 de noviembre de 2007, la resolución A.1006(25): "La vinculación entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de Desarrollo del Milenio". En dicha resolución se solicitó al Comité de Cooperación Técnica que asignara alta prioridad a dichas actividades, que no sólo promueven la ratificación temprana y la implantación eficaz de los instrumentos de la OMI, sino que también contribuyen al logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y, en particular, las necesidades de transporte marítimo de África, y se garantizó que dichas necesidades se incluyan en el PICT. Dicha resolución también reconocía la importante función que un sector portuario y naviero seguro, protegido, eficaz y respetuoso con el medio ambiente desempeña en el desarrollo sostenible de todos los Estados y en el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, incluido el acceso intermodal efectivo a los puertos.

10.17 El Comité recordó asimismo que en la resolución A.1011(26) la Asamblea había reiterado que el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) es crucial a la hora de ayudar a los países en desarrollo a implantar los instrumentos de la OMI para lograr un transporte marítimo más seguro y protegido e incrementar la protección del medio ambiente y la facilitación del tráfico marítimo internacional. Además, el PICT contribuye a que los países en desarrollo puedan alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) pertinentes. La importancia de este Programa aumenta cada vez que la OMI enmienda instrumentos existentes o elabora instrumentos nuevos, en los que deberían tenerse en cuenta las necesidades particulares de los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados y el efecto en todos ellos de tales instrumentos.

10.18 El Comité tomó nota de que está previsto que, en su 61º periodo de sesiones que se celebrará en junio de 2011, el Comité de Cooperación Técnica examine y apruebe el PICT para el bienio 2012-2013 y examine las prioridades temáticas para el PICT que abarca el próximo bienio, elaboradas por la Secretaría para el bienio 2010-2011, con el proyecto de enmiendas propuestas que figura en el anexo del documento FAL 36/10/3.

10.19 Tras el examen sobre la cuestión, el Comité enmendó y aprobó las prioridades temáticas con respecto a la facilitación para el bienio 2012-2013 que figuran en el anexo 7 y encargó a la Secretaría que las remitiera al Comité de Cooperación Técnica para su examen e inclusión en el PICT.

11 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

RELACIONES CON ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

Generalidades

11.1 Al examinar los documentos FAL 36/11 y FAL 36/11/Add.1 (Secretaría), el Comité tomó nota de las decisiones pertinentes del C 102 y el C 104 con respecto a las relaciones con organizaciones no gubernamentales a las que recientemente se les había concedido el carácter consultivo o que habían sido referidas al Comité con miras a asesorar al Consejo acerca de si se les debía conceder el carácter consultivo.

Solicitudes de concesión del carácter consultivo presentadas por organizaciones no gubernamentales

11.2 El Comité tomó nota en particular de que, desde el FAL 35, el Consejo, en su 102º periodo de sesiones, había decidido:

Respecto de las nuevas solicitudes para la concesión de carácter consultivo:

- i) remitir a la solicitud de la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC) al MSC y al Comité de Facilitación para que la continuasen examinando;
- ii) conceder el carácter consultivo al:

Instituto Náutico (NI);
Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC);
NACE International; y
Asociación Internacional de Policía de Puertos y Aeropuertos (IAASP);
- iii) conceder carácter consultivo a la Asociación para la Promoción de las Briquetas de Hierro Moldeadas en Caliente (HBIA), con carácter provisional, durante un periodo máximo de dos años, transcurridos los cuales debería revisarse la situación.

11.3 El Comité tomó nota asimismo de que, en su 102º periodo de sesiones, el Consejo expresó también su profunda inquietud por toda actividad que sea incompatible con las condiciones bajo las cuales se ha concedido el carácter consultivo a las organizaciones no gubernamentales, y pidió que la Internacional Amigos de la Tierra (FOEI) y Greenpeace International se abstengan, en el futuro, de actuar de manera que pueda dar una imagen negativa de la Organización.

11.4 El Comité tomó nota además de que en su 104º periodo de sesiones, el Consejo había decidido:

- i) conceder el carácter consultivo a Pacific Environment de forma provisional por un periodo máximo de dos años, transcurrido el cual se llevará a cabo un examen para determinar, entre otras cosas, si hay posibles duplicaciones con otras organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI; y
- ii) conceder el carácter consultivo a la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio (CSC) de forma provisional por un periodo máximo de dos años, transcurrido el cual debería llevarse a cabo un examen para determinar, entre otras cosas, si hay posibles duplicaciones con otras organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI.

En cuanto a las solicitudes que había examinado anteriormente, el Consejo decidió:

- i) postergar la decisión con respecto a la solicitud presentada por la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC) a la espera de la opinión del Comité de Facilitación; y
- ii) conceder el carácter consultivo a la Asociación de Constructores de Grandes Yates (SYBAss) de forma provisional por un periodo máximo de dos años, transcurrido el cual volverá a examinarse la situación.

NUEVAS SOLICITUDES DE CONCESIÓN DEL CARÁCTER CONSULTIVO

11.5 Atendiendo a la solicitud del Consejo en su 102º periodo de sesiones, el Comité examinó la solicitud de la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC), (C 102/18(d)).

11.6 El Comité estuvo satisfecho con la información facilitada y decidió recomendar al Consejo que se concediese el carácter consultivo al BIC, con carácter provisional, habida cuenta de que se consideró que esta organización cumplía los criterios necesarios y, en particular, debido a que se consideró que podía contribuir directamente a la labor del Comité y no parecía tener acceso directo a la OMI a través de otras organizaciones.

DÍA MARÍTIMO MUNDIAL DE 2011

11.7 El Comité tomó nota de que el C 104 había refrendado la propuesta del Secretario General de que el lema del Día Marítimo Mundial de 2011 fuese el siguiente:

"Piratería: articular la respuesta"

12 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ

12.1 El Comité recordó que en el FAL 35, tras haber examinado sus Directrices sobre organización y método de trabajo (las Directrices) a la luz de la experiencia obtenida con su aplicación y con miras a armonizarlas en la medida de lo posible con las del MSC y MEPC (Directrices MSC/MEPC), había aprobado las Directrices revisadas, las cuales se distribuyeron mediante la circular FAL.3/Circ.195 de fecha 5 de marzo de 2009.

12.2 El Comité examinó asimismo el anteproyecto de Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de Facilitación y el proyecto conexo de circular FAL (FAL 36/12 y FAL 36/12/Add.1), elaborados por la Secretaría para armonizarlos, en la medida de lo posible, con las disposiciones de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, adoptadas por la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones mediante la resolución A.1013(26). El Comité tomó nota de que también se había tomado en cuenta la decisión anterior del Comité de que deberían armonizarse en la medida de lo posible con las Directrices del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino tal como se señala anteriormente, y que también recogían las decisiones pertinentes adoptadas por el MSC 87 en mayo de 2010.

12.3 El Comité tomó nota asimismo de que, tras la inclusión de las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, en las Directrices del Comité, las expresiones "punto nuevo del programa de trabajo" y "programa de trabajo" se habían sustituido por las expresiones "resultado no previsto", "orden del día bienal" y "orden del día postbienal", según procedía, y de que se han realizado las pertinentes modificaciones en las secciones respectivas de las Directrices sobre organización y método de trabajo.

12.4 El Comité tomó nota en particular de los procedimientos para la evaluación de los efectos de las necesidades de creación de capacidad cuando se elaboran nuevos instrumentos obligatorios o se enmiendan los existentes, que se establecen en la resolución A.1013(26) y que se recogen en el anexo 1 de las Directrices revisadas. Los procedimientos tienen por objeto:

- .1 el fomento de la ratificación y el cumplimiento universales mediante instrumentos de la OMI adoptados recientemente;
- .2 la mejora del nivel y la calidad de implantación de los instrumentos nuevos y/o enmendados; y
- .3 el fomento, en la medida de lo posible, de un nivel de implantación equilibrado de los instrumentos nuevos.

12.5 Tras deliberar al respecto, el Comité aprobó las Directrices revisadas para su distribución, con posterioridad al MSC 88, mediante una nueva circular FAL.3, que incorporará las enmiendas aprobadas y sustituirá a las Directrices existentes que figuran en la Circular FAL.3/Circ.195 e impartió las instrucciones oportunas a la Secretaría.

13 EXAMEN DE LA FUNCIÓN, MISIÓN, DIRECCIÓN ESTRATÉGICA Y LABOR DEL COMITÉ

13.1 El Comité recordó que, en su 32º periodo de sesiones (FAL 32) (4 a 8 de julio de 2005), aprobó la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité, que figura en el anexo 4 del documento FAL 32/22 y acordó que las "direcciones estratégicas" del Comité deberían estar claramente en consonancia con los "Principios estratégicos" de la Organización, que figuran en la resolución A.944(23): "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2004-2010)", que fue adoptado en noviembre de 2003.

13.2 El Comité recordó asimismo que el FAL 35 reconoció, al igual que el FAL 32, que las "direcciones estratégicas" del Comité deberían estar claramente en consonancia con los "Principios estratégicos" de la Organización, que figuran en la resolución A.944(23).

Asimismo, el FAL 35 había recordado que no había realizado, desde el FAL 32, ningún examen de la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité para garantizar que está en consonancia con el Plan estratégico de la Organización en vigor.

13.3 El FAL 35 había reconocido asimismo que para el FAL 36 habrían transcurrido cinco años desde el momento en que este aprobó la función, misión, dirección estratégica y labor actuales, y se estimó que había llegado el momento de su examen y auto actualización, especialmente debido a la institucionalización del Comité y las expectativas creadas.

13.4 Por consiguiente, el FAL 35 acordó que, en el FAL 36, el Comité llevaría a cabo, de forma adicional al examen del Convenio, un examen amplio de su función, misión, dirección estratégica y labor con miras a garantizar que responde adecuadamente a las necesidades actuales y emergentes en términos de facilitación del tráfico marítimo y con respecto al incremento de la protección marítima.

13.5 El Comité recordó asimismo que en la resolución A.1011(26) la Asamblea había aprobado el Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2010-2015, que comprende:

- a) la declaración de misión;
- b) las tendencias, novedades y retos en el sector del transporte marítimo y en la comunidad marítima en general a los que se prevé que deberá hacer frente la Organización durante el periodo anteriormente mencionado;
- c) los principios estratégicos que la Organización deberá seguir en función de dichas tendencias, novedades y retos; y
- d) los indicadores de resultados para evaluar la labor de la Organización.

13.6 Los Principios estratégicos (PE) que la OMI deberá adoptar para alcanzar los objetivos de su misión en los años venideros pueden englobarse en tres categorías generales:

- .1 mejora de la posición y la eficacia de la Organización;
- .2 elaboración y mantenimiento del marco general para un transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional; y
- .3 mejora de la imagen del transporte marítimo e inculcación de una cultura de la calidad y la conciencia medioambiental.

13.7 El Comité recordó asimismo que el Plan estratégico se complementa en gran medida con la resolución A.1012(26): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011", en la cual, la Asamblea, entre otras cosas:

"Pide al Consejo, al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico, al Comité de Protección del Medio Marino, al Comité de Cooperación Técnica, al Comité de Facilitación y a la Secretaría que, cuando informen de su labor a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario y al Consejo en los periodos de sesiones que este celebrará durante el bienio 2010-2011, se aseguren de que presentan información sobre los progresos realizados para el logro de las metas y objetivos de la Organización en el marco de los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;"

13.8 La Asamblea "pide también al Consejo, los Comités y la Secretaría que, cuando examinen propuestas para incluir resultados no previstos, se cercioren de que, de conformidad con la resolución A.1013(26) y sus Directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda, las cuestiones que vayan a tratarse estén dentro de los ámbitos del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel;"

13.9 El Comité de Facilitación tomó nota de que, en 2005, era el único Comité de la OMI que había tomado la iniciativa de crear su propia función, misión, dirección estratégica y labor. Dicha iniciativa resultó oportuna en aquel momento, ya que tuvo lugar después de la entrada en vigor, el 1 de julio de 2004, de las medidas especiales para incrementar la protección marítima y sus repercusiones en la función del Comité y, en particular, las relacionadas con el equilibrio entre la protección y la facilitación, que ya han sido aprobadas por la Asamblea.

13.10 No obstante, a la luz de la experiencia y la mayor importancia que concede ahora la Asamblea a las cuestiones relacionadas con la coordinación de la labor de los comités por el Consejo, y teniendo en cuenta el parecer de los comités en cuanto a sus prioridades y responsabilidades con respecto a las cuestiones técnicas y jurídicas sustantivas, parecería un tanto incongruente que el Comité de Facilitación mantuviera su propia función, misión y dirección estratégica, ya que es inevitable que en ocasiones sean distintas de los principios estratégicos generales y los planes de acción de alto nivel adoptados por la Asamblea, aunque sea meramente por el lapso de tiempo transcurrido. Tal como se señala anteriormente, el Comité tiene ahora la obligación expresa de informar de los avances con respecto al logro de las metas y objetivos de la Organización basándose en el marco de los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio.

13.11 El Comité acordó revocar su propia función, misión, dirección estratégica y labor después de que esta hubiese sido sustituida por el Plan estratégico general mejorado de la Organización y debido a la importancia que otorga la Asamblea a la coordinación de la labor por los Comités.

14 PROGRAMA DE TRABAJO

Generalidades

14.1 El Comité tomó nota de que la Asamblea había adoptado la resolución A.1011(26): "Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2009-2015", y la resolución A.1012(26): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011".

14.2 El Comité tomó nota asimismo de la prescripción que figura en la resolución A.1012(26) de que, cuando examinen propuestas para incluir resultados no previstos, se cercioren de que, de conformidad con la resolución A.1013(26) y sus Directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda, las cuestiones que vayan a tratarse estén dentro de los ámbitos del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

Cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 37

14.3 Al examinar el documento FAL 36/WP.1/Rev.1 (Presidente) y basándose en los progresos alcanzados durante el periodo de sesiones, el Comité enmendó y aprobó la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 37, que figura en el anexo 8.

Constitución de grupos de trabajo y de redacción durante el FAL 37

14.4 El Comité, tomando en consideración las decisiones adoptadas en relación con diversos puntos del orden del día, acordó que en su 37º periodo de sesiones podrían constituirse los siguientes grupos de trabajo sobre:

- .1 examen general e implantación del Convenio;
- .2 posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo; y
- .3 garantizar la protección y facilitación del comercio internacional.

14.5 El Comité acordó asimismo que, en esta fase, no era posible predecir las necesidades exactas con respecto a la constitución de grupos de redacción en el FAL 37.

14.6 El Comité también acordó que, de ser necesario, el FAL 37 determinaría cualquier otro grupo de trabajo o de redacción que pudiera ser necesario constituir al examinar los diversos puntos del orden del día. El Comité pidió a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborase y distribuyese el calendario provisional para el FAL 37 y una lista de los posibles grupos de trabajo y de redacción que pudiera ser necesario constituir para ser examinados en el FAL 37.

14.7 El Comité, tras su debate sobre "la facilitación del comercio" en el marco del punto 10, acordó que, en el orden del día provisional del FAL 37, el punto del orden del día que actualmente se denomina "Protección y facilitación del comercio internacional", en determinadas circunstancias, podría ser objeto de una interpretación errónea, por lo que se lo debería precisar con mayor claridad mediante su sustitución por la frase "Garantizar la protección y facilitación del comercio internacional". El Comité pidió a la Secretaría que reflejase, en consecuencia, este término en su futuro orden del día.

PROGRAMACIÓN DE LAS REUNIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

14.8 El Comité manifestó la firme opinión de que habida cuenta de que ya está plenamente institucionalizado, en el futuro debería tratar de reunirse una vez al año, como mínimo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 del Convenio constitutivo de la OMI y el artículo 2 de su propio Reglamento interior. El Comité señaló que reconocía que debido a prioridades del programa de la OMI y necesidades presupuestarias que en ocasiones son contradictorias, había que modificar las fechas provisionales de las reuniones, tal como sucedió en el caso del FAL 36. No obstante, el Comité opinó que ahora debería tratarse al Comité de Facilitación de la misma forma que a otros comités y debería considerarse que tiene su propio periodo claramente establecido y regular, en el calendario del programa de reuniones de la OMI, como por ejemplo a principios de septiembre. Esto permitiría a las delegaciones elaborar consiguientemente sus planes de trabajo y presupuestos en lo que respecta a la facilitación y asignar prioridades distintas a cada reunión. El Comité opinó que solo deberían modificarse las fechas de sus reuniones con respecto a este periodo en última instancia.

14.9 En opinión del Comité, los largos periodos de tiempo transcurridos entre las últimas reuniones, es decir, el FAL 34 en marzo de 2007, y a continuación los 22 meses anteriores al FAL 35 en enero de 2009, seguidos de un periodo de otros 20 meses antes del FAL 36, así como la constante modificación de las fechas que ha tenido lugar recientemente en el calendario, eran inoportunos. Esto había tenido efectos negativos claros para el Comité ya que había hecho que disminuyera la importancia acordada a las cuestiones relacionadas

con la facilitación, había interrumpido la continuidad de las delegaciones y había impedido fomentar la participación activa y el interés en la labor del Comité y su función y retos futuros en la facilitación del tráfico marítimo internacional.

PROPUESTAS DE SEMANAS DE REUNIÓN PARA EL BIENIO 2012-2013

14.10 A fin de permitir al Secretario General elaborar las propuestas presupuestarias pertinentes para el bienio 2012-2013, con miras a que las examine la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario en noviembre de 2011, el Comité propuso, teniendo en cuenta que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 del Convenio constitutivo de la OMI y el artículo 2 a) del Reglamento interior debe celebrar periodos de sesiones ordinarios por lo menos una vez al año, una semana de reunión en 2012 y una semana de reunión en 2013.

FECHA Y LUGAR DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

14.11 El Comité tomó nota de que, provisionalmente, se había previsto que el FAL 37 tuviese lugar del 5 al 9 de septiembre de 2011 en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres, Reino Unido.

RESULTADOS DE LA VIGÉSIMA SEXTA ASAMBLEA

14.12 El Comité recordó que, en el contexto de la resolución A.1012(26): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011", junto con el resto de los comités, se pidió que:

- .1 cuando informen de su labor a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario y al Consejo en sus periodos de sesiones durante el bienio 2010-2011, se aseguren de que presentan información sobre los progresos realizados para el logro de las metas y objetivos de la Organización en el marco de los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;
- .2 cuando examinen propuestas para incluir resultados no previstos, se cercioren de que, de conformidad con la resolución y sus Directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda, las cuestiones que vayan a tratarse estén dentro de los ámbitos del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel;
- .3 presenten al Consejo, para que los refrende, los resultados no previstos que pueda aprobar el Comité durante el bienio 2010-2011, a fin de incluirlos en el Plan de acción de alto nivel de dicho bienio;
- .4 se cercioren de que en las medidas de alto nivel y los resultados conexos, especialmente en los que entrañen enmiendas a convenios existentes (en particular si estos llevan poco tiempo en vigor) tengan plenamente en cuenta las Directrices que figuran en la resolución A.500(XII), y que se preste la debida atención a la exigencia de demostrar, de forma bien documentada, que existe una necesidad imperiosa de elaborar y adoptar normas nuevas o revisar las existentes; y
- .5 examinen y revisen, durante el bienio 2010-2011, las Directrices del Comité sobre organización y método de trabajo.

14.13 El Comité tomó nota de que, en el contexto de la resolución A.1013(26): "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel", el Comité debía revisar y examinar, durante el bienio 2010-2011, las Directrices del Comité sobre organización y método de trabajo, teniendo en cuenta las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, y de que la cuestión ya se había examinado en relación con el punto 12 del orden del día (Aplicación de las Directrices del Comité).

14.14 El Comité tomó nota además de que, en el contexto de la resolución A.1018(26): "Desarrollo futuro del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI", se pidió al Comité que adoptase las medidas oportunas, junto con el Comité de Seguridad Marítima, Comité de Protección del Medio Marino y Comité de Cooperación Técnica, bajo la coordinación del Consejo, para desarrollar y establecer el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI en su forma institucionalizada, observando el calendario, y al Consejo que informe de las novedades al respecto en el vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea. Esta cuestión se había examinado en el marco del punto 7 del orden del día.

14.15 El Comité opinó que la mejor forma de proceder a este respecto era encargar a la Secretaría que elaborase, basándose en el informe del actual periodo de sesiones, la información sobre los avances realizados acerca de los puntos indicados en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2010-2011, así como las propuestas relativas al Plan de alto nivel y las prioridades, incluidos los resultados previstos, para el bienio 2012-2013 de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.1013(26), y a continuación autorizar al Presidente a que los apruebe en nombre del Comité.

14.16 El Comité aprobó el orden del día postbienio para el bienio 2012-2013.

15 ELECCIÓN DEL PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011

15.1 El Comité, de conformidad con su Reglamento, eligió por unanimidad al Sr. Charles Abela (Malta) como su Presidente para 2011, y volvió a elegir al Sr. Eildert Broekema (Países Bajos) como su Vicepresidente para 2011.

16 OTROS ASUNTOS

16.1 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos sobre este punto.

Granelero B Atlantic

16.2 La delegación de Ucrania informó al Comité de que dos ciudadanos ucranios, el capitán y el segundo oficial del granelero **B Atlantic** de pabellón de las Islas Caimán, habían sido condenados recientemente a nueve años de cárcel por un tribunal venezolano tras ser acusados de contrabando de drogas.

El 12 de agosto de 2007 unos buceadores venezolanos del puerto de Maracaibo encontraron 128 kg de cocaína sujetos a la obra viva del casco del buque mientras éste estaba fondeado en el lago de Maracaibo, en la zona fronteriza con Colombia. Los oficiales fueron detenidos y juzgados. La sentencia del juicio se dictó en agosto de 2010.

Tras mantener consultas en estrecha colaboración, los ministerios de Ucrania y Venezuela han llegado a un acuerdo para iniciar el proceso de repatriación de los oficiales a Ucrania.

Mejores prácticas en el despacho, por lo que se refiere a la protección del transporte

16.3 La delegación del Canadá informó al Comité acerca de un documento presentado en el MSC 88 (MSC 88/4/1), en el que se resumen las mejores prácticas de los programas de acreditación y controles en materia de protección del transporte para ofrecer principios rectores que fomenten la eficacia y eficiencia de dichos programas facilitando al mismo tiempo una protección adecuada de la privacidad y los derechos de las personas.

Información de los Gobiernos Contratantes

16.4 La delegación del Camerún informó al Comité de que su país, que estaba situado estratégicamente para el comercio en África central, había ratificado el Convenio de Facilitación en 1997 y que en 1998 se había creado un comité nacional de facilitación, cuyo mandato se había ampliado recientemente para que abarcara todos los medios de transporte, no solo el marítimo.

MANIFESTACIONES DE AGRADECIMIENTO

16.5 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría, que recientemente o bien han cesado de prestar sus servicios o han sido transferidos a otros puestos, o están a punto de serlo, su valiosa contribución a sus labores y les deseó una larga y feliz jubilación o, si es el caso, todo tipo de éxitos en sus nuevos cometidos:

- Sr. Ichiro Shimizu (Japón) al regresar a su país
- Sr. Raja Malik Saripulazan (Malasia) por su jubilación
- Sr. Jean-Pierre De Buck (Bélgica) por su jubilación
- Sra. Monica Mbanefo (Secretaría, Directora de la División de Cooperación Técnica) por su jubilación
- Sr. Alexander Petrov (Secretaría) por su jubilación
- Sr. Nicolaos Charalambous (Secretaría) al regresar a su país
- Sr. Graham Mapplebeck (Secretaría, Secretario del Comité de Facilitación) por su jubilación

ANEXO 1

DIRECTRICES SOBRE LA UTILIZACIÓN DE MENSAJES IED PARA LA TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA PROTECCIÓN A FUNCIONARIOS DEBIDAMENTE AUTORIZADOS

Información	Grupo de Segmento	Segmento	Calificativo	Elementos de datos 1	Elementos de datos 2	Observaciones
1.1 Número IMO	SG9	TDT		C222:8212, C001:8179 (identificador del nombre de identificación del medio de transporte)		Recomend. 10 de las NU
1.1 Nombre del buque	SG9	TDT	8051 = 20 (transporte principal)	C222:8213 (nombre de identificación del medio de transporte)		Recomend. 28 de las NU
1.3 Certificado de matrícula: puerto	SG4	LOC	3227 = 89 (código funcional que designa el lugar)			Recomend. 16 de las NU
1.4 Estado de abanderamiento del buque	SG9	TDT		C222:8453 (código de nacionalidad del medio de transporte)		Utilícese la Recomend. 3 de las NU (código del país ISO 3166).
1.5 Tipo de buque	SG9	TDT	8051 = 20 (transporte principal)	C001:8179 (código de la descripción del medio de transporte = tipo de buque)		Recomend. 28 de las NU
1.6 Distintivo de llamada	SG7	COM		C076: 3148 (distintivo de llamada)	3155 = TBD	*Añádase el distintivo de llamada como un código del tipo de contacto
1.7 Número Inmarsat	SG7	COM		C076: 3155 Código del tipo de medio de comunicación de contacto AV=Inmarsat	3148 Identificador de la dirección de contacto	an..512
1.8 Arqueo bruto	Sección de cabecera	MEA	6311 = AAN (peso del buque))	C502: 6313 = AAM (peso bruto del medio de transporte)	C174:6411 código de la unidad de medida): 6314 (medida)	Utilícese la Recomend. 20 de las NU.
1.9 Nombre de la compañía	SG10	NAD	3035 DFJ = Parte responsable de la PBIP	3036 = Nombre de la parte		an..35
1.9 Número de la compañía	SG10	NAD	3055 54 = IMO (parte que expide el identificador)	3039 = Identificador de la parte (Número IMO)		

Información	Grupo de Segmento	Segmento	Calificativo	Elementos de datos 1	Elementos de datos 2	Observaciones
1.10 Oficial de la compañía para la protección marítima	SG6	NAD	3035 DFB = Oficial de la compañía para la protección marítima	3036 = Nombre de la parte		an..70
1.10 Datos de contacto, las 24 horas del día, del oficial de la compañía para la protección marítima	SG7	COM		C076:3155 Código del tipo de medio de comunicación de contacto (por ej., L = Teléfono móvil)	3148 Identificador de la dirección de contacto	an...512
2.1 Puerto de llegada	SG3	LOC	3227 = 60 (POA)	C517:3225 (LOCODE/NU)	3224 (nombre del lugar)	Recomend. 16 de las NU
2.1 Instalación portuaria en que el buque debe atracar	SG3	LOC	3227 = 164 (puesto de atraque)	C517:3225 (identificador del lugar)	1331/3055 (códigos de los usuarios)	
2.2 Fecha y hora de llegada	SG3	DTM	C507: 2005 = 132 (ETA)	C507:2380 (texto que designa la fecha, hora o periodo)	2379 = 203 (CCYYMMDD HHMM)	
2.3 Objetivo principal de la escala	SG10	TDT		8025 Código de la descripción del objetivo de la escala del buque		
3.1 Tipo de certificado internacional de protección del buque (ISSC)	SG4	DOC		1001 = Código del nombre del documento 536 = ISSC 537 = ISSC provisional	C503:1004 (Identificador del documento)	
3.1.1 Autoridad que expide el certificado ISSC	SG6	NAD	3035 Código de la función de la parte DFQ = Expedidor del certificado	3055 = Código de la entidad responsable	3039 = Identificador de la parte	an..35
3.1.1 Fecha de vencimiento del certificado internacional de protección del buque	SG4	DTM	C507:2005 36 = Vencimiento	2379 = Formato de la fecha 102 = CCYYMMDD	2380 (texto que designa la fecha, hora o periodo)	
3.1.2 Razones por las cuales el certificado ISSC no está a bordo	SG4	DOC		C503:1373 = Estado del documento (por ej. 11 = El documento no está disponible)		
3.1.2 Explicación detallada de las razones por las cuales el certificado ISSC no está a bordo	Encabezamiento	FTX		4451 = ACG (declaración de ausencia)	4440 (texto literal)	an...256

Información	Grupo de Segmento	Segmento	Calificativo	Elementos de datos 1	Elementos de datos 2	Observaciones
3.1.2.1 ¿El plan de protección del buque aprobado está a bordo?	SG4	DOC		1001 = Código del nombre del documento 552 = Plan de protección del buque		
3.2 Nivel de protección actual	Encabezamiento	STS		9015 = Código del estado	4405 Código de la descripción del estado 139 = Nivel 1 140 = Nivel 2 142 = Nivel 3	
3.2.1 Ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación	Encabezamiento	GPO	6029 Calificador del código de situación geográfica (deberá elaborarse un nuevo código para notificar la situación)	6000 Latitud	6002 Longitud	
3.3 Periodo de la escala en el último puerto	SG10	DTM	2005 163 = Inicio del proceso 164 = Fin del proceso	2379 Código del formato del periodo 718=CCYYMMDD CCYYMMDD		
3.3 Último puerto de escala	SG10	LOC	3227 94 = Último puerto de escala	3225 Identificador del lugar Recomend. 16 de las NU LOCODE/NU	3224 Nombre del lugar	an..256
3.3 País del último puerto de escala	SG10	LOC	3223 Primer lugar relacionado	C519 Lugar relacionado: 1131 Código de identificación de la lista	3055 Código de la entidad responsable	Código del país de la Recomend. 3 de las NU
3.3 Instalación portuaria en último puerto de escala	SG10	LOC	3233 Segundo lugar relacionado	C553: 1131	3055 Código de la entidad responsable	
3.3 Nivel de protección en último puerto de escala	SG10	STS	9015 = 11 (estado de protección del medio de transporte)	4405 Código de la descripción del estado 139 = Nivel 1 140 = Nivel 2 142 = Nivel 3		
3.3.1/3.3.2 ¿Adoptó el buque alguna medida de protección especial o adicional?	SG10	STS	9015 = 11 (estado de protección del medio de transporte)	4405 Código de la descripción del estado 144 = Medidas de protección especiales o adicionales adoptadas		

Información	Grupo de Segmento	Segmento	Calificativo	Elementos de datos 1	Elementos de datos 2	Observaciones
3.3.2 Explicación de las medidas adicionales de protección adoptadas	SG10	FTX	4451 BLT = Información de protección	C108: 4440 (Explicación)		an...512
3.4 Periodo de actividades buque a buque	SG10	DTM	2005 163 = Inicio del proceso 164 = Fin del proceso	2379 Código del formato del periodo 718=CCYYMMDD CCYYMMDD		
3.4 Posición de la actividad buque a buque	SG10	GPO	6029 4 = Actividad buque a buque	6000 = Latitud	6002= Longitud	
3.4 Actividad buque a buque	SG10	FTX	4451 BMC = Información sobre la actividad buque a buque	C108: 4440 (Explicación)		an..512
3.4.1 ¿Se mantuvieron las medidas de protección durante las actividades buque a buque?	SG10	STS	9015 = 11 (estado de protección del medio de transporte)	4405 142 = No se mantuvieron las medidas de protección del plan aprobado 143 = Se mantuvieron las medidas de protección del plan aprobado		
3.4.2 Medidas de protección adicionales de la actividad buque a buque	SG10	FTX	9015 = 11 (estado de protección del medio de transporte)	4405 Código de la descripción del estado 144 = Medidas de protección especiales o adicionales adoptadas	C108: 4440 (Explicación)	an...512
3.5 Descripción general de la carga	SG2	GDS		7085 Código de clasificación del tipo de carga (códigos de usuario que no sean 11 y 16)		
3.5.1 ¿Transporta el buque sustancias peligrosas como carga?	SG2	GDS		7085 Código de clasificación del tipo de carga 11 = Potencialmente peligrosas 16 = No son potencialmente peligrosas		
3.5.1 ¿Transporta el buque sustancias peligrosas como carga?	SG2	FTX	4451 = AAA	C108: 4440 (explicación detallada)		an...512

Información	Grupo de Segmento	Segmento	Calificativo	Elementos de datos 1	Elementos de datos 2	Observaciones
3.5.2. Manifiesto de mercancías peligrosas adjunto						No se requiere para IED
3.6 Lista de pasajeros adjunta			No se requiere para la transmisión electrónica			No se requiere para IED
3.7 Lista de la tripulación adjunta						No se requiere para IED
4.1 ¿Hay otras cuestiones relacionadas con la protección que se desee notificar?	SC10	FTX	4451 = BLT (información sobre protección)	4405 145 = Cuestiones relacionadas con la protección que se desee notificar	C108:4440 (Explicación)	an..512
5.1 Nombre del agente en el puerto de llegada	SG6	NAD	3035 Código de la función de la parte CG = Agente del transportista	3055 = Lista de códigos Código del organismo responsable 372 = Agente del buque en el puerto previsto de llegada	3036 Nombre de la parte	an..70
5.1 Datos de contacto (nº de teléfono) del agente en el puerto de llegada	SG7	NAD		3155 Código del tipo de contacto TE=Teléfono	3148 Identificador de la dirección de contacto	an..512
6.1/6.2 Nombre de la persona que prepara el informe – Título o cargo	SG6	NAD	3035 (por ej. CPE=Capitán del medio de transporte)	3036 Nombre de la parte		an..70
Lugar en que se encuentra la persona que prepara el informe	SG3	LOC	3227 172 = Lugar en que se prepara el informe	3224 Nombre del lugar		an..256
Hora y fecha	SG12	DTM	C507:2005 = 78 Suceso fecha/hora/ período	2379=303 CCYYMMDDHHM MZZZ	2380 Texto de la fecha, hora o periodo	an...35

ANEXO 2

DECLARACIÓN DE INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA PROTECCIÓN
(Según se prescribe en el capítulo VII del Convenio SOLAS 1974
y en el Anexo III del Convenio MARPOL 73/78)

Nota: Los números de las casillas corresponden a los números de la sección
pertinente de la circular MSC/Circ.1130

Página N° (por ej., 5 de 7)

1.1 Número IMO	1.2 Nombre del buque	1.3 Puerto de matrícula	1.4 Estado de abanderamiento	1.5 Tipo de buque	
1.6. Distintivo de llamada	1.7 Números Inmarsat	1.8. Arqueo bruto	1.10 Nombre y datos de contacto, las 24 horas del día, del oficial de la compañía para la protección marítima		
1.9 Nombre de la compañía/Número IMO					
2.1. Puerto de llegada e instalación portuaria en que el buque debe atracar		2.2 Fecha/hora de llegada	2.3 Objetivo principal de la escala		
3.1. El buque está en posesión de un: certificado internacional de protección del buque válido <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No CIPB provisional válido <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No		3.1.1. Certificado expedido por/fecha de vencimiento	3.1.2 Si la respuesta es no, explique las razones por las cuales el certificado no está a bordo		
3.1.2.1. ¿Hay a bordo un plan de protección del buque aprobado? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No		3.2 Nivel de protección actual <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	3.2.1 Ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación		
3.3 Diez últimas escalas en orden cronológico, empezando con la más reciente, en que el buque haya realizado una operación de interfaz buque-puerto					
Núm. de la escala	Período		Puerto, país, instalación portuaria y LOCODE/NU	Nivel de protección <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	3.3.1 ¿Adoptó el buque alguna medida de protección especial o adicional? <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> 3.3.2 Sí; facilite los detalles abajo
	Desde	Hasta			
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

3.4 Actividades buque a buque más recientes durante el periodo de 3.3 en orden cronológico, empezando con la más reciente (<input type="checkbox"/> No se aplica)						
Número (de 3.3)	Periodo		Ubicación o latitud y longitud	Actividad buque a buque	3.4.1 ¿Se mantuvieron las medidas de protección del plan de protección aprobado? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> 3.4.2 No; indicar las medidas de protección que se adoptaron en su lugar	
	Desde	Hasta				
3.5 Descripción general de la carga			3.5.1 ¿Transporta el buque sustancias peligrosas como carga? <input type="checkbox"/> Sí, Yes, véase el manifiesto de mercancías peligrosas <input type="checkbox"/> No	Documentos adjuntos <input type="checkbox"/> 3.5.2 Manifiesto de mercancías peligrosas <input type="checkbox"/> 3.6 Lista de pasajeros <input type="checkbox"/> 3.7 Lista de la tripulación		
4.1 ¿Hay otras cuestiones relacionadas con la protección que se desee notificar? <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> 4.1.1 Sí; facilite detalles:						
5.1 Nombre y datos de contacto del agente en el puerto de llegada				6.1 Nombre de la persona que prepara el informe		
6.2 Título o cargo		6.3 Firma	Lugar de la persona que prepara el informe		Hora	Fecha

ANEXO 3

**CUESTIONARIO SOBRE EL ACCESO EN LÍNEA A
LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS**

Nº	Pregunta
1	¿Considera que la Organización debe seguir teniendo como objetivo el acceso en línea a los certificados de los buques?
	Sí/No
2	En caso de que la Organización mantenga el objetivo establecido de acceder en línea a los certificados de los buques, en su opinión, ¿qué plazo debe establecer la Organización?
3	¿Aceptaría la transmisión de los certificados de los buques por medios electrónicos o el acceso a una base de datos en línea a fin de facilitar el despacho de buques?
	Sí/No
4	¿Aceptaría la transmisión de los certificados de los buques por medios electrónicos o el acceso a una base de datos en línea para facilitar la selección de buques a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto?
	Sí/No
5	¿Acepta o aceptaría versiones electrónicas de los certificados de los buques y/o acceso a una base de datos en línea en lugar de los certificados en soporte de papel?
	Sí/No
6	¿Acepta o aceptaría firmas electrónicas (u otros métodos de validación) en los certificados de los buques?
	Sí/No
7	¿Permite su legislación nacional la utilización de certificados electrónicos?
	Sí/No
8	¿Permite su legislación nacional la utilización de firmas electrónicas (u otros métodos de validación) en los certificados?
	Sí/No
9	Si ha respondido negativamente a cualquiera de las dos preguntas anteriores, ¿sabe si se tiene previsto permitir su utilización?
	Sí/No
10	¿Sería necesario modificar la legislación nacional para aceptar o proporcionar certificados o firmas electrónicas en los certificados?
	Sí/No
11	Las Administraciones han notificado que los Estados rectores de puertos se muestran reticentes a la hora de utilizar las firmas electrónicas. En su opinión, ¿es necesario elaborar una circular de la OMI en la que se faciliten directrices o instrucciones sobre la utilización de las versiones electrónicas de los certificados de los buques y las firmas electrónicas?

12	¿Considera que sería necesario modificar los certificados que actualmente expide, ya estén basados en los modelos del Convenio o en la legislación nacional, para que se adaptasen mejor al formato informático?
	Sí/No
	En caso afirmativo, sírvase enumerar o facilitar ejemplos
13	¿Sabe si hay algún aspecto de su legislación nacional que no permita el intercambio de información y certificados de los buques a efectos del despacho de buques y la supervisión por el Estado rector del puerto?
	Sí/No
14	En su opinión, ¿quién debería tener acceso a la base de datos en línea de los certificados de los buques (por ejemplo, acceso público, acceso restringido, etc.)?
	En caso de que el acceso sea restringido ¿quién debería tener acceso (por ejemplo, otras Administraciones, organizaciones reconocidas, etc.)?
15	En su opinión ¿quién debe estar a cargo del sistema en línea?:
.1	¿Las distintas Administraciones?
	Sí/No
.2	¿La OMI (por ejemplo a través de GISIS)?
	Sí/No
.3	¿Un proveedor comercial (por ejemplo, IHS-Fairplay (anteriormente denominada Lloyd's Register-Fairplay))?
	Sí/No
16	En última instancia, la responsabilidad de la información contenida en tal base de datos sería de las Administraciones. ¿Permitiría que terceros (por ejemplo, organizaciones reconocidas) expidiesen certificados en su nombre a fin de introducir la información en tal base de datos?
	Sí/No
17	En su opinión, ¿qué medidas son necesarias para sustituir los certificados de los buques en soporte de papel y facilitar el acceso en línea a los certificados y documentos?
18	¿Tiene otras ideas o propuestas sobre cómo facilitar en formato electrónico la información de los certificados en soporte de papel? Ejemplos de soluciones técnicas:
	1) enviar una copia escaneada del certificado por medios electrónicos; 2) acceder a una base de datos central para verificar su validez; y 3) acceder a una base de datos específica de las organizaciones que expiden certificados tales como las organizaciones intergubernamentales y/u organizaciones reconocidas.
Otras observaciones	

ANEXO 4

ENMIENDAS AL PROYECTO DE LISTA REVISADA DE LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO (referencia: FAL 36/7/1, anexo)

Página 2

1 Añádase "[a los que es de aplicación el convenio al que se hace referencia]", después del título de la sección 1 "Todos los buques".

2 En el texto descriptivo del **Expediente técnico del revestimiento**, añádanse las palabras "de eslora igual o superior a 150 m" después de "del doble forro en el costado de los graneleros", en la cuarta línea.

3 Esta enmienda no afecta al texto en español.

4 Esta enmienda no afecta al texto en español.

Página 3

5 Sustitúyase el texto descriptivo de **Expediente de construcción del buque** por el siguiente nuevo texto: "Se mantendrá un expediente de construcción del buque con información específica en los petroleros de eslora igual o superior a 150 m y en los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, construidos con una sola cubierta, tanques laterales superiores y tanques laterales tipo tolva en los espacios de carga, excluyendo los mineraleros y los buques de carga combinados:

- .1 cuyos contratos de construcción se adjudiquen el 1 de julio de 2016 o posteriormente;
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, cuyas quillas se coloquen o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2017 o posteriormente; o
- .3 cuya entrega tenga lugar el 1 de julio de 2020 o posteriormente, caso en el cual deberán llevar a bordo un expediente de construcción del buque que contenga información de conformidad con las reglas y las directrices,

el cual será actualizado según proceda a lo largo de la vida del buque a fin de facilitar su funcionamiento en condiciones de seguridad, su mantenimiento, inspección y reparación y la adopción de las medidas de emergencia."

6 Esta enmienda no afecta al texto en español.

Página 4

7 En el texto descriptivo del **Plan de mantenimiento**, añádase "la información necesaria sobre", a continuación de "el plan de mantenimiento abarcará", y suprimase "como mínimo" en la primera línea.

Página 5

8 Esta enmienda no afecta al texto en español.

9 En el texto descriptivo de las **Cartas y publicaciones náuticas**, sustitúyase "Cartas y publicaciones náuticas para planificar y presentar visualmente la derrota del buque para el viaje previsto y trazar la derrota y verificar la situación durante el viaje" por "Las cartas y publicaciones náuticas que se precisen para el viaje previsto serán las adecuadas y estarán actualizadas".

10 En la referencia correspondiente a las **Cartas y publicaciones náuticas**, añádase ".2.1.4" después de "reglas V/19".

11 En el texto descriptivo del **Registro de las actividades relacionadas con la navegación**, añádase "incluidos los ejercicios y las pruebas antes de zarpar", después de "de las actividades relacionadas con la navegación y de los incidentes", en la tercera línea, y suprimase "que revistan importancia para la seguridad de la navegación, que deberá incluir suficientes pormenores para que pueda hacerse una reconstrucción completa del viaje, teniendo en cuenta las recomendaciones adoptadas por la Organización."

12 En la referencia correspondiente al **Registro de las actividades relacionadas con la navegación**, sustitúyase "regla V/28" por "reglas V/26 y 28.1".

13 Suprimase la nueva entrada correspondiente al **Diario de navegación**.

Página 6

14 Sustitúyase el texto descriptivo del **Registro de horas de descanso** por "Deberán mantenerse a bordo registros de las horas diarias de descanso de la gente de mar" y sustitúyase la nota a pie de párrafo por "Las enmiendas a la parte A del Código de Formación entrarán en vigor el 1 de enero de 2012 a menos que, con anterioridad al 1 de julio de 2011, más de un tercio de las Partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial de arqueado bruto superior a 100 haya notificado que rechazan las enmiendas."

15 En la referencia correspondiente al **Registro de horas de descanso**, sustitúyase la última referencia por "Directrices OMI/OIT para la elaboración de un cuadro en el que se indique la organización del trabajo a bordo y de formatos para registrar las horas de trabajo o de descanso de la gente de mar".

Página 9

16 En el texto descriptivo del **Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica**, suprimase el primer párrafo. La siguiente enmienda no afecta al texto en español.

17 Añádase una nueva entrada titulada **Informe de la prueba de conformidad de la LRIT**, al final de la sección 1, tal como sigue:

Informe de la prueba de conformidad de la LRIT La Administración, o el proveedor de servicios de aplicaciones que haya llevado a cabo la prueba actuando en nombre de la Administración, deberá expedir, una vez que se haya superado la prueba, un informe de la prueba de conformidad con arreglo al modelo que figura en el apéndice 2 de la circular MSC.1/Circ.1307.	Convenio SOLAS 1974 regla V/19-1 MSC.1/Circ.1307
---	--

Página 10

18 Trasládense el texto descriptivo y la referencia del **Certificado de exención** a la sección 1, antes del **Informe de la prueba de conformidad de la LRIT**.

19 Sustitúyase la nota pie de página por "Las circulares SLS.14/Circ.115, Add.1, Add.2 y Add.3 se refieren a la cuestión del certificado de exención" y trasládese a la sección 1, con el texto descriptivo y la referencia del **Certificado de exención**.

Página 12

20 Añádase una nueva entrada a continuación del **Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos** tal como sigue:

Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques A cada buque de arqueo bruto superior a 1 000 se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que se da cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1 del artículo 7. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, la autoridad competente del Estado de matrícula del buque expedirá o refrendará dicho certificado; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. Un Estado Parte podrá autorizar a una institución o una organización reconocida por éste la expedición del certificado al que se hace referencia en el párrafo 2.	Convenio sobre el Combustible Líquido de los Buques, 2001, artículo 7
---	---

Página 13

21 Manténgase la entrada titulada **Libro registro del sistema de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos para el último viaje en lastre** y sustitúyase el texto descriptivo por "A reserva de lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 de la regla 3 del Anexo I del Convenio MARPOL, todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 estará equipado con un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración. El sistema dispondrá de un contador que dé un registro continuo de descarga en litros por milla marina y la cantidad total descargada, o el contenido de hidrocarburos y régimen de descarga. Este registro podrá identificarse por la fecha y la hora, y su información se conservará durante tres años por lo menos.". Sustitúyase asimismo la referencia por "Anexo I del Convenio MARPOL, regla 31".

22 Suprímase la nueva entrada **Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales**, dado que, por lo que ha podido determinarse, no hay ninguna recomendación acerca del periodo durante el cual éstas han de conservarse a bordo.

23 Suprímase la entrada relativa a los **Planos de construcción del buque**, ya que está incluida anteriormente en la página 2.

24 Suprímase la entrada relativa al **Expediente técnico del revestimiento** dado que ya está incluida anteriormente en la página 2.

Página 15

25 Trasládese la entrada correspondiente al **Manual de operaciones de los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos** a la página 13, a continuación del **Libro registro del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburo para el último viaje en lastre**.

Página 16

26 Esta enmienda no afecta al texto en español.

Página 19

27 Suprímase la nueva entrada correspondiente al **Documento de cumplimiento**, dado que ya se ha incluido previamente en la página 17.

ANEXO 5

Ref. T3/2.02

FAL.3/Circ.201
27 de septiembre de 2010

FACILITACIÓN DE LOS PERMISOS DE TIERRA Y EL ACCESO A LOS BUQUES, SUPRESIÓN DE RESTRICCIONES INNECESARIAS RESULTANTES DE LAS DIVERGENCIAS EN LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO PBIP

En su 36º periodo de sesiones, celebrado del 6 al 10 de septiembre de 2010, el Comité de Facilitación examinó la cuestión de los permisos de tierra y el acceso a los buques y aprobó la circular "Facilitación de los permisos de tierra y el acceso a los buques, supresión de restricciones innecesarias resultantes de las divergencias en la aplicación del Código PBIP", que figura en el anexo.

El Comité sigue preocupado sobre los posibles efectos adversos de las referencias inadecuadas al Código PBIP al decidir la situación respecto del permiso de tierra del personal del buque, en el marco de las formalidades de entrada de un Estado Miembro. El Comité señala una vez más la necesidad de tener en cuenta el factor humano y la importancia del permiso de tierra y un acceso adecuado a los buques, sin perjuicio de los procedimientos de inmigración de los Estados Miembros.

Se insta a los Estados Miembros a que pongan la presente circular en conocimiento de todas las partes interesadas, incluidas, entre otras, las autoridades públicas, Administraciones, puertos y terminales.

ANEXO

FACILITACIÓN DE LOS PERMISOS DE TIERRA Y EL ACCESO A LOS BUQUES, SUPRESIÓN DE RESTRICCIONES INNECESARIAS RESULTANTES DE LAS DIVERGENCIAS EN LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO PBIP

1 En su 36º periodo de sesiones (6 a 10 de septiembre de 2010), se informó al Comité de Facilitación de las dificultades que experimenta la gente de mar a la que se deniega el permiso de tierra y el acceso a las instalaciones en tierra, y de las dificultades relacionadas con los cambios del personal de tripulación y el acceso a los buques de los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar, de los sindicatos y demás personal autorizado. Estos problemas se deben sobre todo a las divergencias en la aplicación de los instrumentos de la OMI adoptados con objeto de garantizar la interpretación y ejecución uniformes del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

2 El Comité tomó nota de las deliberaciones que tuvieron lugar en el vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI y en el 87º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) con respecto a los permisos de tierra de la gente de mar. Asimismo, el Comité tomó nota, con agradecimiento, de la circular MSC.1/Circ.1342, "Recordatorio en relación con el permiso de tierra y acceso a los buques", adoptada por el MSC en su 87º periodo de sesiones, en la que se vuelve una vez más a señalar a la atención de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS la necesidad de dar plena efectividad a los instrumentos y orientaciones existentes de la OMI que regulan la aplicación del Código PBIP, además de asegurarse de que se concede la consideración debida al factor humano.

3 El Comité acordó, no obstante, que es necesario proseguir la labor en este ámbito, en particular con respecto a la práctica de dispensar un trato menos favorable en función del pabellón del buque o restricciones en función de las nacionalidades de los distintos miembros de la tripulación. El Comité también acordó que la introducción de mejoras con respecto a la uniformidad de las formalidades, los documentos requeridos y los procedimientos daría lugar a una aplicación coherente de las medidas de protección portuaria, siempre que dicha uniformidad no implique la inobservancia o la eliminación de la autoridad de los Estados Miembros.

4 El Comité reconoció que los Estados rectores de puertos, al aplicar las medidas especiales previstas para impedir que se produzcan sucesos que afecten a la protección de los buques o las instalaciones portuarias y supervisar el acceso a sus territorios, han de reconocer que el permiso de tierra para la gente de mar constituye un derecho y no un privilegio. El Comité también reconoció la necesidad de que el personal autorizado acceda al buque.

5 El Comité alienta a los Estados Miembros de la OMI a que establezcan medidas y procedimientos que brinden una mejor coordinación y cooperación entre las autoridades públicas, Administraciones, puertos y terminales, a fin de que se implanten plenamente los convenios y otros instrumentos y las recomendaciones de la OMI y la OIT en las que se definen las condiciones y procedimientos relativos al permiso de tierra para la gente de mar, y se fomente un enfoque equilibrado con respecto a las medidas de protección prescritas en el Código PBIP y al derecho de la gente de mar a satisfacer sus necesidades sociales, en especial, al derecho al acceso a los servicios e instalaciones de bienestar social en tierra y al permiso de tierra.

6 A fin de establecer un enfoque equilibrado en cuanto a las cuestiones relacionadas con el Código PBIP y de conceder la atención debida al respeto de los derechos de la gente de mar mediante la continuación de un diálogo social tripartito, el Comité invita a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que, atendiendo a las necesidades de la gente de mar relativas al permiso de tierra y a las comunicaciones buque-tierra, se planteen el funcionamiento eficaz de los mecanismos para la aprobación y el examen de los planes de protección de las instalaciones portuarias, en particular, estableciendo procedimientos nacionales para el examen de las quejas, incluidas las presentadas por las organizaciones que representan a la gente de mar y las que representan a los propietarios de buques y otros representantes del personal autorizado, respecto de las discrepancias al aplicar el Código PBIP.

7 Según lo dispuesto en la resolución 11 de la Conferencia SOLAS de 2002, se insta a los Gobiernos Contratantes a que tomen en consideración el factor humano, la necesidad de proveer protección especial a los derechos de la gente de mar y la importancia crucial del permiso de tierra al aplicar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP. El Comité insta a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que se cercioren de que se imparte formación adecuada al personal encargado del cumplimiento del Código PBIP en los puertos o terminales para que dicho personal sea plenamente consciente de la necesidad de proteger adecuadamente los derechos de la gente de mar, de la enorme importancia que tiene el permiso de tierra en relación con el factor humano y de su influencia en la seguridad y la protección marítimas al aplicar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

8 Los Estados deberían esforzarse por establecer prácticas normalizadas respecto de las prescripciones relacionadas con los documentos de identidad en los que se facilita a las autoridades públicas información sobre los miembros de la tripulación que solicitan el acceso a los medios de tierra. Se invita a los Estados Miembros a que consideren si los documentos de identidad de la gente de mar sirven para mejorar la facilitación y unificación de las prescripciones relativas a la identificación de la gente de mar en el comercio marítimo internacional.¹

9 Las Administraciones deberían poner especial atención en asegurarse de que se siguen prácticas imparciales y no discriminatorias a la hora de supervisar y permitir el acceso a tierra con independencia del pabellón de los buques y de las nacionalidades de los distintos miembros de la tripulación. Se alienta a los Estados Miembros, a las organizaciones representantes de la gente de mar y a los propietarios de buques a que informen al Comité de Facilitación y al MSC de toda práctica injusta y selectiva con respecto a la concesión del permiso de tierra y el acceso a los medios de tierra en puertos extranjeros.

10 Se insta a los Estados Miembros de la OMI a que pongan esta circular en conocimiento de todas las partes interesadas, incluidas, entre otras, las autoridades públicas, Administraciones, puertos y terminales.

**+*

¹ Véase, entre otros, el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (Convenio de la OIT N° 185).

ANEXO 6

PROYECTO DE RESOLUCIÓN FAL

RESOLUCIÓN FAL.[...](37), adoptada el [...] de septiembre de 2011

REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

HABIENDO EXAMINADO los propósitos generales del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, y, en especial, el artículo III del mismo,

RECORDANDO las disposiciones de la resolución A.1027(26) en relación con la revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje,

RECORDANDO TAMBIÉN que el Convenio internacional sobre el polizonaje, 1957, mediante el que se intentó establecer un régimen aceptable internacionalmente para abordar los casos de polizonaje, todavía no ha entrado en vigor,

RECORDANDO TAMBIÉN que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio de Facilitación, el Comité de Facilitación, reunido en su 29º periodo de sesiones, adoptó, el 10 de enero de 2002, la resolución FAL.7(29): "Enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965", enmendado, a fin de introducir en el Anexo del Convenio de Facilitación un nuevo capítulo 4 relativo a los polizones, que establecía normas y prácticas recomendadas para las cuestiones de polizonaje ("las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación"), y que entró en vigor el 1 de mayo de 2003,

RECORDANDO ASIMISMO que, a los efectos de la presente resolución, se define como polizón a la persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario, del capitán o de cualquier otra persona responsable, o a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido del puerto, y que el capitán notifica como tal polizón a las autoridades pertinentes,

OBSERVANDO con preocupación el número de sucesos relacionados con el polizonaje, la posibilidad consiguiente de que se obstaculice el tráfico marítimo, el impacto de tales sucesos en la seguridad operacional del buque, así como los riesgos considerables para los polizones, inclusive el de perder la vida,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que varios Estados Miembros que también son Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación:

- a) han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 1) del Convenio de Facilitación (en relación con las normas especificadas en el capítulo 4 del anexo del Convenio de Facilitación), que juzgan imposible cumplir las normas mencionadas, o diferencias entre sus propias prácticas y dichas normas; o

- b) aún no han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de Facilitación, que han adaptado en la medida de lo posible sus trámites, requisitos documentales y procedimientos a las prácticas recomendadas especificadas en el capítulo 4 del Anexo del Convenio de Facilitación,

RECORDANDO que en la resolución A.1027(26) se manifestó el convencimiento de la necesidad de armonizar, en la medida que sea posible y recomendable, las Directrices con las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación, de revisarlas de modo que reflejen las novedades en el marco de los esfuerzos realizados para prevenir el polizonaje, y de proporcionar orientaciones y recomendaciones, teniendo en cuenta las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación, acerca de las medidas que los buques pueden implantar para prevenir los casos de polizonaje,

TENIENDO EN CUENTA que algunos polizones pueden ser personas en busca de asilo o refugiados, lo que les daría derecho a que se les aplicasen los procedimientos pertinentes recogidos en los instrumentos internacionales y legislaciones nacionales,

CONSCIENTE de que tanto los capitanes de buques como las compañías navieras, los propietarios y los armadores continúan enfrentándose a graves dificultades cuando han de desembarcar a los polizones y entregarlos a las autoridades pertinentes,

ESTÁ DE ACUERDO en que la existencia de tales orientaciones no debería entenderse en modo alguno como que se tolera o fomenta el polizonaje u otras migraciones ilegales, y que estas no deberían socavar los esfuerzos para combatir los problemas de índole distinta relativos al tráfico de indocumentados o de seres humanos en general,

ACUERDA ASIMISMO que las disposiciones de la resolución deberían, de conformidad con la resolución A.1027(26), considerarse solamente relevantes con respecto a:

- a) los Estados Miembros que no son Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación; y
- b) los Estados Miembros que son Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación que:
 - i) han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 1) del Convenio de Facilitación (en relación con las normas especificadas en el capítulo 4 del anexo del Convenio de Facilitación), que juzgan imposible cumplir las normas mencionadas, o diferencias entre sus propias prácticas y dichas normas; o
 - ii) aún no han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de Facilitación, que han adaptado en la medida de lo posible sus trámites, requisitos documentales y procedimientos a las prácticas recomendadas especificadas en el capítulo 4 del anexo del Convenio de Facilitación,

ESTIMANDO que el mejor modo de solucionar actualmente los casos de polizonaje es mediante la cooperación estrecha entre todas las autoridades y personas interesadas,

ESTIMANDO ADEMÁS que en circunstancias normales, mediante esa cooperación, los polizones deberían ser, tan pronto como sea posible, desembarcados y devueltos a su país de nacionalidad/ciudadanía o al puerto de embarco, o a cualquier otro país que esté dispuesto a aceptarlos,

RECONOCIENDO que los casos de polizonaje deberían resolverse humanitariamente por todas las partes interesadas, las cuales deben otorgar la debida importancia a la seguridad operacional del buque y a la seguridad de la tripulación,

INSTANDO AL MISMO TIEMPO a las autoridades nacionales, las autoridades portuarias, los propietarios y los capitanes de buques a que adopten todas las medidas de precaución razonables a fin de evitar que los polizones puedan acceder a los buques,

[TOMANDO NOTA de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 88º periodo de sesiones, adoptó la resolución MSC.[...](88): "Revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje",]

1. ADOPTA las Directrices revisadas sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, texto que constituye el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos a que implanten en sus políticas y prácticas nacionales los procedimientos enmendados recomendados en las Directrices adjuntas;
3. INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que traten los casos de polizonaje en un espíritu de cooperación con las otras partes interesadas, teniendo en cuenta la asignación de responsabilidades establecida en las Directrices adjuntas;
4. INVITA a las compañías navieras, propietarios de buques y armadores a que asuman las responsabilidades pertinentes establecidas en las Directrices adjuntas y a que proporcionen orientación a sus capitanes y tripulaciones sobre sus respectivas responsabilidades en los casos de polizonaje;
5. INVITA a los Gobiernos a que, en cooperación con el sector, elaboren estrategias globales para impedir que polizones potenciales logren introducirse en los buques;
6. PIDE al Comité de Facilitación que continúe vigilando la eficacia de las Directrices revisadas adjuntas basándose en la información que faciliten los Gobiernos y el sector, las mantenga sometidas a examen y adopte cualquier otra medida que estime necesaria a la luz de los acontecimientos, incluida la elaboración de un instrumento vinculante;
7. PIDE TAMBIÉN a la Asamblea que refrende las medidas adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima y por él mismo y que revoque la resolución A.871(20).

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE

1 Los capitanes, propietarios de buques*, autoridades portuarias, Administraciones nacionales y otros organismos, incluidas empresas de seguridad, son responsables de colaborar para evitar el acceso ilícito a un buque mientras éste se halle en puerto. No obstante, independientemente de la eficacia de las medidas normales de seguridad a bordo y en el puerto, con frecuencia se dan casos en que los polizones logran introducirse en los buques, ya sea ocultos en la carga o embarcando subrepticiamente.

2 A los efectos de las presentes Directrices, por polizón se entiende una persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, y que el capitán notifica como polizón ante las autoridades pertinentes.

3 La resolución de los casos de polizonaje es difícil debido a las distintas legislaciones nacionales de los diversos países que pueden estar implicados: el país de embarco, el de desembarco, el Estado de abanderamiento del buque, el del país de la nacionalidad/ciudadanía aparente, alegada o real del polizón y los países de tránsito durante la repatriación.

4 Sin embargo, algunos principios básicos pueden ser de aplicación general. Estos son los siguientes:

- .1 El reconocimiento de que los polizones que llegan o entran a un país sin la documentación exigida lo hacen, por lo general, ilegalmente. Las decisiones sobre el modo de abordar tales situaciones corresponden a los países en los que se registra dicha llegada o entrada.
- .2 Los polizones que buscan asilo deberían ser tratados de conformidad con los principios de protección internacionales establecidos en los instrumentos internacionales, por ejemplo, las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, así como en la legislación nacional pertinente.
- .3 Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y sus representantes y los capitanes deberían cooperar en la mayor medida posible para prevenir y resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se adoptarán todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer indefinidamente a bordo de un buque.
- .4 Los propietarios de buques y sus representantes en el lugar, los capitanes, las autoridades portuarias y las Administraciones nacionales deberían prever medidas de seguridad que impidan, en la medida de lo posible, que puedan subir a bordo los posibles polizones o, en su defecto, que permitan descubrirlos antes de que el buque llegue a puerto.

* Inclusive cualquier persona o parte que actúe en nombre del propietario del buque.

- .5 Todas las Partes deberían tener claro que un registro apropiado, de conformidad con las disposiciones del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) puede reducir al mínimo el riesgo de que se den casos de polizonaje y que también puede salvar la vida de algún polizón que permanezca oculto en un lugar que vaya a ser sellado o tratado químicamente
- .6 Los países deberían admitir a los polizones que sean devueltos y tengan la nacionalidad plena o la ciudadanía de ese país o el derecho de residir en ellos.
- .7 El país del puerto de embarco inicial de un polizón debería aceptar el regreso del mismo para examinar su situación a la espera de una decisión definitiva sobre el caso.
- .8 Deberían realizarse todos los esfuerzos necesarios para evitar situaciones en las que un polizón deba ser detenido indefinidamente a bordo de un buque. A este respecto, los países deberían cooperar con el propietario del buque para disponer el regreso del polizón a un país adecuado.
- .9 Los casos de polizonaje deberían abordarse de acuerdo con principios humanitarios, incluidos los mencionados en el párrafo 4.2, prestando siempre la debida atención a la seguridad y protección operacionales del buque y a la seguridad y el bienestar del polizón.

5 Como primera medida, es preciso determinar y acordar un marco para la atribución de las diversas responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes interesadas. Se propone la siguiente asignación de responsabilidades:

.1 El capitán deberá

- .1.1 realizar todos los esfuerzos necesarios para determinar inmediatamente el puerto de embarco del polizón;
- .1.2 realizar todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía del polizón;
- .1.3 elaborar una declaración que contenga toda la información relativa al polizón, de conformidad con la especificada en el apéndice de las presentes Directrices, para su presentación a las autoridades competentes;
- .1.4 notificar la existencia de un polizón y todos los pormenores al propietario del buque y a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento, en el entendimiento de que, cuando un polizón se declare refugiado/refugiada, atribuyan a esta información carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón;
- .1.5 no apartarse de la travesía prevista para intentar el desembarco de un polizón en un país, a menos que la repatriación se haya dispuesto contando con documentación suficiente y con un permiso de desembarco, o la justifiquen razones de seguridad o clemencia;

- .1.6 asegurarse de que el polizón es presentado a las autoridades pertinentes en el próximo puerto de escala, de conformidad con lo que éstas prescriban;
- .1.7 adoptar medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón hasta su desembarco;
- .1.8 asegurarse de que no se exija a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo;
- .1.9 asegurarse de que los polizones reciben un trato humanitario, coherente con los principios básicos articulados en el párrafo 4.9.

.2 El propietario del buque o la empresa naviera deberán

- .2.1 asegurarse de que se notifica la existencia de un polizón y se comunica toda la información sobre el caso a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento;
- .2.2 dar cumplimiento a toda decisión legalmente adoptada por las autoridades nacionales competentes del puerto de desembarco, respecto del traslado del polizón.

.3 El país del primer puerto de escala previsto después del descubrimiento de un polizón (puerto de desembarco) deberá:

- .3.1 aceptar al polizón a fin de examinar su situación conforme a las leyes nacionales de ese país y, si a juicio de la autoridad nacional, ello facilita las cosas, permitir que el propietario del buque o su representante designado, así como el corresponsal competente o designado del club P e I tomen contacto con el polizón;
- .3.2 examinar favorablemente la posibilidad de autorizar su desembarco y facilitarle un alojamiento seguro, a expensas del propietario del buque o del agente marítimo, si se considera necesario y con arreglo a la legislación nacional, cuando:
 - .1 el caso contemplado en .3.1 no se haya resuelto en el momento en que el buque zarpe, o
 - .2 el polizón disponga de documentos de viaje válidos para su regreso y las autoridades públicas tengan la seguridad de que se han adoptado o se adoptarán las medidas oportunas para la repatriación y se han cumplido todos los requisitos relativos al tránsito, o
 - .3 otros factores obstaculicen la devolución del polizón tras la llegada del buque; dichos factores pueden incluir, entre otros, los casos en los que la presencia del polizón a bordo puede poner en peligro la seguridad y la protección operacionales del buque, la salud de la tripulación o al polizón;

- .3.3 realizar todos los esfuerzos necesarios para identificar y establecer la nacionalidad o la ciudadanía del polizón;
- .3.4 realizar todos los esfuerzos necesarios para establecer la validez y autenticidad de los documentos del polizón y, cuando los documentos de un polizón no estén en regla, de ser posible y compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, expedir una carta explicativa a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. Dicha carta en la que se autorice la devolución del polizón por cualquier medio de transporte a su país de origen o al punto en que comenzó su viaje, según el caso, y se especifique cualquier otra condición impuesta por las autoridades, debería entregarse a la empresa de transporte que lleve de regreso al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco;
- .3.5 proporcionar orientaciones, para la entrega del polizón en el puerto de embarco, el país de nacionalidad o ciudadanía o algún otro país al cual se le puedan dar legalmente instrucciones, en colaboración con el propietario del buque o su representante designado;
- .3.6 informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón, o a sus representantes designados, de los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberían mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos, y deberían mantener también al mínimo el periodo durante el que los propietarios de buques son considerados responsables de sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones por las autoridades públicas;
- .3.7 examinar la posibilidad de aligerar las sanciones normalmente impuestas si los propietarios del buque cooperan con las autoridades encargadas de la supervisión de modo satisfactorio a juicio de estas en la adopción de medidas encaminadas a evitar el transporte de polizones; o en los casos en que su capitán haya declarado debidamente la existencia de un polizón ante las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se adoptaron todas las medidas preventivas razonables para evitar el acceso del polizón al buque;
- .3.8 expedir, si es necesario, en el caso de que el polizón no cuente con documentos de identidad o de viaje, un documento que dé fe de las circunstancias de su embarco y llegada para facilitar el regreso del polizón ya sea a su país de origen, al del puerto de embarco o a cualquier otro país al cual pueda ser enviado legalmente por cualquier medio de transporte;
- .3.9 facilitar dicho documento de presentación al funcionario de transporte encargado de llevar a cabo la devolución del polizón;

- .3.10 tener debidamente en cuenta, cuando se dispone la detención o devolución del polizón, los intereses del propietario del buque o del agente así como las consecuencias para los mismos de tales disposiciones, en la medida en que ello sea compatible con el mantenimiento del control, sus tareas y obligaciones legales respecto del polizón, y que no grave excesivamente los fondos públicos;
- .3.11 informar a la Organización de los sucesos de polizonaje, de conformidad con lo dispuesto en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2;
- .3.12 colaborar con las autoridades del Estado de abanderamiento para identificar al polizón y determinar su nacionalidad, facilitar la devolución del polizón y adoptar las disposiciones necesarias para su devolución o repatriación;
- .3.13 si no se acepta el desembarco, notificar los motivos al Estado de abanderamiento del buque.

.4 Puertos de escala siguientes

- .4.1 Cuando el desembarco de un polizón no ha podido llevarse a cabo en el primer puerto de escala de conformidad con el plan del viaje, el puerto de desembarco se determinará de conformidad con las orientaciones que figuran en el párrafo 5.3.

.5 El país del puerto de embarco inicial del polizón (es decir, el país en el que el polizón subió a bordo por primera vez) deberá:

- .5.1 aceptar a todo polizón que le sea devuelto y que posea su nacionalidad o ciudadanía o un permiso de residencia;
- .5.2 aceptar a un polizón para examinar su caso cuando se haya determinado el puerto de embarco de modo satisfactorio a juicio de las autoridades del país receptor; las autoridades públicas del Estado de embarco no deberían devolver los polizones al país donde se haya establecido anteriormente que no podían ser admitidos;
- .5.3 capturar y detener al polizón, en los casos en los que la legislación nacional lo permita, si se le descubre antes de que el buque zarpe en el propio buque o en la carga destinada a éste; entregar el posible polizón a las autoridades locales para su enjuiciamiento y/o, cuando proceda, a las autoridades de inmigración para su examen y posible devolución: no se impondrá al propietario del buque carga alguna para cubrir los gastos de detención o, si corresponde, de regreso, ni le será impuesta sanción alguna;
- .5.4 capturar y detener al polizón en los casos en los que la legislación nacional lo permita; si este es descubierto mientras el buque se encuentra en las aguas territoriales del país del puerto de embarco o en otro puerto del mismo país (y el buque no ha hecho, mientras tanto, escala en un puerto de otro país), no se exigirá al propietario el pago de ningún gasto relacionado con la detención o la devolución y no se le aplicará sanción alguna;

- .5.5 informar a la Organización de los sucesos de polizonaje, de conformidad con lo dispuesto en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2.
- .6 El país cuya nacionalidad o ciudadanía parece o pretende poseer el polizón deberá:**
 - .6.1 realizar todos los esfuerzos necesarios para contribuir a establecer la identidad y la nacionalidad o ciudadanía del polizón y para proporcionarle los documentos pertinentes, una vez que se haya comprobado que el polizón posee la nacionalidad o ciudadanía que ha declarado;
 - .6.2 aceptar al polizón cuando se haya establecido su nacionalidad o ciudadanía;
 - .6.3 informar a la Organización de los sucesos de polizonaje, de conformidad con lo dispuesto en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2.
- .7 El Estado de abanderamiento del buque deberá:**
 - .7.1 estar dispuesto, en la medida de lo posible, a prestar asistencia al capitán/propietario del buque o a la autoridad pertinente del puerto de desembarco para identificar al polizón o establecer su nacionalidad o ciudadanía;
 - .7.2 estar dispuesto a realizar las gestiones necesarias ante las autoridades competentes para facilitar el desembarco del polizón en la primera oportunidad que se presente;
 - .7.3 estar dispuesto a ayudar al capitán/propietario del buque o a la autoridad del puerto de desembarco a tomar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón;
 - .7.4 informar a la Organización de los sucesos de polizonaje, de conformidad con lo dispuesto en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2.
- .8 Cualquier país de tránsito durante el proceso de repatriación deberá:**
 - .8.1 permitir, a reserva de los requisitos normales de visado, el tránsito por sus puertos y aeropuertos de los polizones que viajen en virtud de las instrucciones o directrices sobre la devolución del país del puerto de desembarco.

APÉNDICE

IMPRESO DE NOTIFICACIÓN DE LOS PORMENORES RELATIVOS AL POLIZÓN, QUE SE MENCIONA EN LA PRÁCTICA RECOMENDADA 4.6.2 DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

<p>INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE</p> <p><i>Nombre del buque:</i></p> <p><i>Nº IMO:</i></p> <p><i>Pabellón:</i></p> <p><i>Compañía:</i></p> <p><i>Dirección de la compañía:</i></p> <p><i>Agente en el próximo puerto:</i></p> <p><i>Dirección del agente:</i></p> <p><i>Distintivo de radio llamada internacional:</i></p> <p><i>Nº INMARSAT:</i></p> <p><i>Puerto de matrícula:</i></p> <p><i>Nombre del capitán:</i></p>	<p><i>Fecha de nacimiento:</i></p> <p><i>Lugar de nacimiento:</i></p> <p><i>Nacionalidad declarada:</i></p> <p><i>Domicilio particular:</i></p> <p><i>País:</i></p> <p><i>Tipo de documento de identidad por ejemplo, Nº de pasaporte:</i></p> <p><i>Nº del documento de identidad, o Nº de la libreta de embarque:</i></p> <p><i>En caso de disponer de alguno de esos documentos</i></p> <p><i>Fecha de expedición:</i></p> <p><i>Lugar de expedición:</i></p> <p><i>Fecha de expiración:</i></p> <p><i>Expedido por:</i></p> <p><i>Fotografía del polizón</i></p> <div data-bbox="858 1240 1118 1507" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"><p>Fotografía (si la hubiere)</p></div> <p><i>Descripción física general del polizón:</i></p> <p><i>Otros idiomas:</i></p> <p><i>Habla:</i></p> <p><i>Lee:</i></p> <p><i>Escribe:</i></p>
<p>INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN</p> <p><i>Fecha/hora en que se le descubrió a bordo:</i></p> <p><i>Lugar de embarco:</i></p> <p><i>País de embarco:</i></p> <p><i>Fecha/hora de embarco:</i></p> <p><i>Destino final al que pretende llegar:</i></p> <p><i>Motivos por los que declara haber embarcado en el buque:*</i></p> <p><i>Apellido(s):</i></p> <p><i>Nombre(s):</i></p> <p><i>Nombre por el que se lo conoce:</i></p> <p><i>Sexo:</i></p> <p><i>Primer idioma:</i></p> <p><i>Spoken:</i></p> <p><i>Lee:</i></p> <p><i>Escribe:</i></p>	

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

Otros pormenores:

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

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

- 3) *Declaración del polizón:*

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

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

Firma del polizón:

Firma del capitán:

Fecha:

Fecha:

ANEXO 7

PRIORIDADES TEMÁTICAS RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL PARA SU INCLUSIÓN EN EL PICT CORRESPONDIENTE AL BIENIO 2012-2013

- 1 Mejorar la facilitación del tráfico marítimo internacional en el contexto de la facilitación del comercio, en consonancia con el Plan estratégico de la Organización;
- 2 fomentar una aceptación más amplia del Convenio de Facilitación, así como su implantación efectiva para la facilitación del tráfico marítimo internacional;
- 3 contribuir a desarrollar la capacidad de los Estados Miembros en cuanto a las responsabilidades así como con respecto a las normas de calidad relacionadas con el Convenio de Facilitación;
- 4 alentar y apoyar a los Estados Miembros en el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones en pro de una mejora e innovación constantes en la facilitación del tráfico marítimo, incluidas las técnicas de tratamiento e intercambio electrónico de datos tales como la ventanilla única, basadas en normas pertinentes aceptadas internacionalmente para facilitar el despacho de buques, tripulantes, pasajeros y carga, la eficacia de las operaciones portuarias y el tiempo de permanencia en puerto de los buques;
- 5 respaldar la formación del personal que participe en las actividades de la interfaz buque-puerto, a fin de conseguir que tenga una mayor conciencia y una mejor comprensión de sus responsabilidades, y mejorar la comunicación y la colaboración entre todas las partes interesadas en dicha interfaz, respecto de la facilitación del tráfico marítimo internacional, incluido el acceso intermodal a los puertos;
- 6 brindar asistencia a los Estados Miembros en la resolución de los graves problemas que plantean para el tráfico marítimo internacional, en especial, los polizones y el transporte de migrantes ilegales;
- 7 facilitar las expediciones de cargas peligrosas, incluidos los materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG; y
- 8 fomentar la pronta ratificación y efectiva implantación de los instrumentos de la OMI teniendo en cuenta también las necesidades especiales de los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y, en particular, las necesidades de África en el ámbito del transporte marítimo.

ANEXO 8

LISTA DE LAS CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 37º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ

Decisiones de otros órganos de la OMI

Examen y adopción de propuestas de enmienda al Convenio

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

- .1 estado jurídico del Convenio
- .2 examen amplio del Convenio

Posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo:

- .1 medios electrónicos para el despacho de buques, carga y pasajeros
- .2 revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico
- .3 elaboración de directrices para establecer el sistema de ventanilla única

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

Certificados y documentos que han de llevarse a bordo e impresos de facilitación:

- .1 lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo
- .2 acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo
- .3 implantación de los impresos de facilitación 1 a 7 de la OMI

Garantía de la protección y facilitación del comercio internacional:

- .1 permiso de tierra y acceso a buques
- .2 recuperación del comercio

Interfaz buque-puerto:

- .1 facilitación del embarque de cargas peligrosas

Cooperación y asistencia técnica

Relaciones con otras organizaciones

Aplicación de las Directrices del Comité

Función, misión, principios estratégicos y labor del Comité

Programa de trabajo

Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012

Otros asuntos
