

COMITÉ DE FACILITACIÓN
40º periodo de sesiones
Punto 19 del orden del día

FAL 40/WP.1
8 abril 2016
Original: INGLÉS

ADVERTENCIA

En la fecha de su publicación, el presente documento todavía debe ser examinado, en su totalidad o en parte, por el órgano de la OMI al que se presenta. Por consiguiente, su contenido está sujeto a aprobación y a las enmiendas de fondo o de redacción que puedan acordarse después de esa fecha.

**PROYECTO DE INFORME DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN
CORRESPONDIENTE A SU 40º PERIODO DE SESIONES**

1 GENERALIDADES

1.1 El Comité de facilitación celebró su 40º periodo de sesiones del 4 al 8 de abril de 2016 bajo la presidencia del Sr. Yury Melenas (Federación de Rusia), que fue elegido por unanimidad Presidente para 2016 en la apertura del periodo de sesiones. La Vicepresidenta, la Sra. Marina Angsell (Suecia), que fue elegida por unanimidad Vicepresidenta para 2016 en la apertura del periodo de sesiones, también estuvo presente.

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Estados Miembros, un Miembro Asociado, representantes de programas y organismos especializados de las Naciones Unidas, observadores de organizaciones intergubernamentales y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, tal como se indica en la lista que figura en el documento FAL 40/INF.1.

Discurso de apertura del Secretario General

1.3 El Secretario General comenzó su discurso de apertura manifestando su pésame por las víctimas de los ataques terroristas perpetrados en Bruselas el 22 de marzo de 2016 y señaló que en dichos ataques fue muerto un miembro muy apreciado y respetado de la familia de la OMI, el Sr. Johan Van Steen, distinguido delegado de Bélgica ante el Comité de facilitación y otras reuniones de la OMI. El Secretario General transmitió las condolencias de la Organización y las suyas propias a la delegación de Bélgica, a la Dirección de asuntos

marítimos de dicho país y a las afligidas familias, amigos y colegas del Sr. Van Steen y de otras víctimas inocentes de estos atentados terroristas. El Comité observó un minuto de silencio en homenaje a la memoria del Sr. Van Steen y de otras víctimas.

1.4 A continuación, el Secretario General dio la bienvenida a los participantes y en su discurso de apertura planteó, entre otras opiniones, las ideas clave siguientes:

- .1 era preciso que el Comité se reuniera anualmente, en lugar de cada 18 meses, como sucede en la actualidad, a fin de poder adelantar su importante labor y darle impulso;
- .2 había que invitar al Comité a que volviera a examinar el concepto de la interfaz buque-puerto y a que alentara a los Estados Miembros a que presentaran propuestas al FAL 41 para incluir un nuevo punto del orden del día en el Plan de acción de alto nivel de la Organización, a fin de que dicho punto vuelva a figurar en el orden del día del FAL 41 y en los órdenes del día ulteriores del Comité, centrándose en la relación entre los buques y los puertos; y
- .3 el Comité tenía que ser aún más integrador y había que fomentar la participación activa de todas las partes interesadas dentro del Gobierno y el sector.

1.5 El texto completo del discurso de apertura del Secretario General puede descargarse en el sitio web de la OMI mediante el siguiente enlace: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

Observaciones del Presidente

1.6 El Presidente respondió agradeciendo al Secretario General sus palabras de asesoramiento y aliento, y le aseguró que sus consejos y peticiones recibirían la mayor consideración durante las deliberaciones del Comité y de sus grupos de trabajo.

1.7 La delegación de Bélgica agradeció al Secretario General y al Comité el apoyo manifestado para con las víctimas y, en particular, para con el Sr. Van Steen, y se comprometió a hacer llegar el mensaje de apoyo a la familia y amigos del Sr. Van Steen y a las autoridades de Bélgica.

Adopción del orden del día

1.8 A raíz de la decisión de la A 29 de incluir un nuevo resultado en el Plan de acción de alto nivel para 2016-2017, a saber "Contribución de la OMI para abordar la migración mixta en condiciones peligrosas por mar", con el MSC, el Comité de facilitación y el Comité jurídico como órganos superiores, el Comité acordó incluir la "Migración mixta en condiciones peligrosas por mar" como nuevo punto 18 del orden del día en su orden del día provisional.

1.9 El Comité decidió que una serie de documentos (FAL 40/6/1, FAL 40/6/3, FAL 40/6/4 y FAL 40/6/5) que se habían presentado en el marco del punto 6 del orden del día: "Prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos" estaban relacionados realmente con los formularios FAL electrónicos y el Compendio sobre facilitación y que, por consiguiente, sería más adecuado examinarlos al tratar el punto 5 del orden del día: "Aplicación del concepto de ventanilla única".

1.10 El Comité adoptó el orden del día provisional, que figura en el documento FAL 40/1, enmendado, como orden del día del periodo de sesiones, y acordó además guiarse por las anotaciones al orden del día (FAL 40/1/1) y por el calendario provisional 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 estaban en regla.

1.12 El Comité tomó nota de que el Gobierno de Turquía había ultimado sus procedimientos internos para la ratificación del Convenio de facilitación y que los correspondientes instrumentos se depositarían ante la OMI en las próximas semanas. Otros cinco convenios de la OMI se encontraban en las etapas finales de ratificación por parte del Gobierno de Turquía.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos FAL 40/2, FAL 40/2/1 y FAL 40/2/2 (Secretaría) en relación con los resultados de la labor del LEG 102, el MEPC 67, el MEPC 68, el MSC 94, el MSC 95, el TC 65, el C 113, el C 114, el III 2, el CCC 2, el E&T 24, el C/ES.28 y el C 115, sobre asuntos de interés para la labor del Comité, y decidió examinar las diferentes cuestiones con respecto a las cuales estaba justificado que adoptara medidas en el marco de los puntos pertinentes del orden del día.

2.2 El Comité tomó nota de la información facilitada verbalmente por la Secretaría sobre los resultados del NCSR 3 al tratar el 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 había decidido iniciar un examen amplio del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (Convenio de facilitación), a fin de garantizar que en el Convenio se abordan debidamente las necesidades actuales y emergentes del sector del transporte marítimo, así como para actualizar sus disposiciones, teniendo en cuenta, por ejemplo y entre otras cosas, los avances en el ámbito de la transmisión de información y datos por medios electrónicos y el concepto de ventanilla única.

3.2 Asimismo, el Comité recordó que el FAL 36, el FAL 37, el FAL 38 y el FAL 39 habían trabajado en el examen del Convenio de facilitación y que un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos se había ocupado de esta cuestión desde el FAL 36.

3.3 El Comité recordó que el FAL 39 había aprobado el proyecto de enmiendas al anexo del Convenio de facilitación, para su distribución de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, cuyo texto figura en el anexo del documento FAL 40/3, con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones (FAL 39/16, párrafo 4.43).

3.4 El Comité recordó que el FAL 39 había decidido mantener entre corchetes la norma 2.8.1 y el formulario FAL 7, en espera del asesoramiento del CCC 2, a fin de efectuar el debido examen en el FAL 40, siendo el único tema pendiente el derivado del proceso de examen exhaustivo.

3.5 Asimismo, el Comité recordó que las propuestas de enmienda se habían distribuido a todos los Estados Miembros de la OMI y a los Gobiernos Contratantes del Convenio de facilitación como circular nº 3554, de 24 de junio de 2015.

3.6 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento en el que se formularan observaciones sobre las enmiendas al anexo del Convenio de facilitación que había aprobado el FAL 39.

4 EXAMEN AMPLIO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN

4.1 En lo que respecta a la cuestión pendiente de la ultimación del examen amplio del Convenio de facilitación relacionado con el manifiesto de mercancías peligrosas (norma 2.8.1 y formulario FAL 7), el Comité tomó nota de que el E&T 23 había examinado dos propuestas de enmienda del formulario FAL 7, una de IVODGA (CCC 1/6/7) y la otra, del Japón (E&T 23/5), y había elaborado las enmiendas necesarias al formulario FAL 7 de conformidad con las prescripciones del Código IMDG.

4.2 El Comité señaló que el E&T 23 había acordado suprimir la información relativa al capitán, dado que el nombre y la firma del capitán no se exigen en el Código IMDG ni en el Convenio SOLAS y recomendó que la norma 2.8.1 del Convenio de facilitación se enmendara a estos efectos.

4.3 El Comité señaló que el E&T 23 había acordado que sería de utilidad para los usuarios contar con una orientación adicional en la que se especifique el tipo y formato de la información exigida en cada una de las columnas de los formularios FAL (por ejemplo, posición de estiba tal como se indica en el plano de estiba), y que había invitado al FAL 40 a que considerase la posibilidad de incluir tal orientación/información dentro del propio formulario FAL (esto es, notas a pie de página, reverso del formulario FAL), o dentro del Manual explicativo del Convenio de facilitación.

4.4 El Comité señaló que el CCC 2, tras recibir el informe del E&T 23, se había mostrado conforme con el proyecto de enmiendas al formulario FAL 7 y había encargado al E&T 24 que elaborase una orientación adicional sobre el tipo y formato de la información exigida en las casillas del formulario FAL 7, con miras a someterlo directamente al FAL 40 para su examen e inclusión, si procede, en el marco de la revisión en curso del Convenio de facilitación.

4.5 El Comité señaló que el proyecto de orientación adicional elaborado por el E&T 24 en relación con el formulario FAL 7, que también guarda relación con las prescripciones del Capítulo VII del Convenio SOLAS aplicables a las cargas sólidas a granel, no incluían prescripciones adicionales (de haberlas) para las cargas sólidas a granel.

Norma 2.8.1 y formulario FAL 7

4.6 El Comité examinó la norma 2.8.1 revisada que había elaborado la Secretaría basándose en las decisiones adoptadas por el CCC 2, y el formulario FAL 7 revisado acordado por el CCC 2, y que figura en los anexos 2 y 1, respectivamente, del documento FAL 40/4, y acordó reinsertar "de carga" detrás de "contenedor" en la norma 2.8.1 y en el formulario FAL 7. El Comité se mostró conforme con el resto de las enmiendas introducidas en la Norma 2.8.1 y el formulario FAL 7.

Información adicional relacionada con el formulario FAL 7

4.7 El Comité examinó la información adicional relacionada con el formulario FAL 7 acordada por el E&T 24, que figura en el anexo 3 del documento FAL 40/4 y convino en que lo más adecuado era incluirla en el Manual explicativo del Convenio FAL.

Constitución del Grupo de redacción

4.8 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre enmiendas al anexo del Convenio de facilitación, presidido por el Sr. Fabien Joret (Francia), y le pidió que, teniendo en cuenta las deliberaciones y decisiones pertinentes del Pleno, que elaborase el texto final del proyecto de enmiendas al anexo del Convenio de facilitación, junto con el proyecto conexo de resolución FAL.

[Informe del Grupo de redacción

4.9 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FAL 40/WP.5), [sin examinarlo más a fondo], el Comité, el 8 de abril de 2016, [por unanimidad] [por al menos dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y con derecho a voto] adoptó, mediante la resolución FAL.12(40), y de conformidad con el artículo VII 2) a), enmiendas al anexo del Convenio. El texto de la resolución FAL.12(40), junto con el texto de las enmiendas adoptadas adjuntas a la misma figuran en el anexo 1.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas

4.10 El Comité decidió asimismo por unanimidad que las enmiendas mencionadas entrarían en vigor, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) el 1 de enero de 2008, a menos que, antes del 1 de octubre de 2017, un tercio como mínimo de los Gobiernos Contratantes hayan notificado al Secretario General por escrito que no aceptan las enmiendas.

Instrucciones a la Secretaría

4.11 El Comité encargó a la Secretaría que introduzca las correcciones que estime necesarias cuando prepare los textos auténticos y certificados de las enmiendas en los idiomas oficiales y en las traducciones oficiales, y a que ponga en conocimiento del Comité cualquier error y omisión que requiera que los Gobiernos Contratantes adopten medidas. El Comité autorizó asimismo a la Secretaría a mejorar la presentación y la configuración de los formularios FAL de la OMI.

4.12 El Presidente, al felicitar al Comité por haber adoptado las enmiendas, hizo hincapié en la valiosa contribución que supondrían las enmiendas para los esfuerzos de los Gobiernos Contratantes por facilitar el tráfico marítimo internacional.]

5 APLICACIÓN DEL CONCEPTO DE VENTANILLA ÚNICA

5.1 El Comité recordó que el FAL 39 había señalado que la mayoría de los Estados Miembros contaba con algún tipo de ventanilla única para la carga, pero sólo algunos cuentan con una ventanilla única para el transporte marítimo. Para hacer un uso más eficaz de los limitados recursos del PICT, la Secretaría había previsto desarrollar un prototipo de ventanilla única marítima.

5.2 El Comité recordó que el FAL 39 había señalado que esta iniciativa era parte esencial del examen del anexo del Convenio de facilitación, al promover la implantación de sistemas para el intercambio electrónico de información. A este respecto, la Secretaría había presentado el proyecto que se implantará en tres fases, como se indica a continuación:

- .1 primera fase: compilación de información sobre la situación actual relativa al despacho de buques, cargas y pasajeros, en puertos de algunos países en desarrollo;
- .2 segunda fase: compilación de información adicional de parte de las autoridades que participan en el despacho de buques; y
- .3 tercera fase: partiendo de la información obtenida, diseño, desarrollo e implantación de un prototipo de ventanilla única marítima en uno de los países seleccionados.

5.3 El Comité recordó que tras el examen de la cuestión y observar que varias delegaciones habían manifestado su respaldo a la propuesta, el FAL 39 había pedido a la Secretaría que informase en su 40º periodo de sesiones acerca de los avances en el proyecto.

5.4 El Comité señaló que se habían completado las dos primeras fases del proyecto y que los resultados se habían presentado en el TC 65 para su examen, con miras a incluir el proyecto en el PICT correspondiente al bienio 2016-2017. Tras examinar la cuestión, en el TC 65 se decidió, entre otras cosas:

- .1 incluir el proyecto de la elaboración de un prototipo de ventanilla única marítima en el PICT correspondiente a 2016-2017;
- .2 pedir a la Secretaría a que facilitase en el TC 66 una reseña clara del proyecto sobre la elaboración del concepto de ventanilla única, junto con unos cálculos del presupuesto para los costos iniciales y los costos subsiguientes; y
- .3 instar a los Estados Miembros y a las partes interesadas del sector del transporte marítimo a que hiciesen contribuciones voluntarias, ya sean financieras o en especie, para avanzar en el proyecto propuesto.

5.5 El Comité tomó nota de que varias delegaciones ya habían ofrecido su apoyo, tanto en el TC 65 como en el C 114, para contribuir y prestar asistencia en el proyecto.

5.6 El Comité examinó el documento FAL 40/5 (Secretaría) en el que se facilita información sobre el proyecto de la OMI de elaboración de un prototipo de ventanilla única marítima. Tras las decisiones adoptadas por el TC 65 y las ofertas formuladas en el C 114, la Secretaría había convocado una serie de reuniones de consultas con otras organizaciones internacionales (UNCTAD, OMA e IPCSA), y con Chile, Noruega, la República de Corea y la Comisión Europea, los donantes que habían ofrecido su generosa asistencia. Se celebraron estas reuniones con el objeto de determinar el alcance y la gestión de la asistencia ofrecida por los donantes.

5.7 Tras estas reuniones, la Secretaría constató que la mayoría de los sistemas presentados por los donantes, si no todos, ya servirían para alcanzar las metas del proyecto. Algunos de los sistemas eran más complejos que otros debido a las exigencias de los puertos/usuarios y se habían estado aplicando durante muchos años. No obstante, una diferencia fundamental que se observó fue la falta de armonización de los formatos para la presentación de datos. Hay, básicamente, tres preferencias diferentes: EDIFACT (observándose que hay diferentes versiones), XML y Excel. La armonización y la normalización de los formatos de los datos también debería considerarse uno de los objetivos primordiales del proyecto.

5.8 Teniendo presente la información compilada durante la antedicha consulta, la Secretaría determinó las tres opciones siguientes para su examen por el Comité:

- .1 la primera opción consistía en elaborar un prototipo de ventanilla única marítima reutilizando uno de los sistemas ofrecidos por los donantes y/o partes de diferentes sistemas;
- .2 la segunda opción consistía en elaborar un prototipo completamente nuevo, tomando en consideración la experiencia de otros en el desarrollo y la implantación del sistema de ventanilla única marítima; y
- .3 la tercera y última opción consistía no en elaborar un prototipo, sino en recomendar la utilización de uno o varios de los sistemas existentes, por ejemplo, de entre los ofrecidos hasta el momento, y cualquier otro que pueda ofrecerse en el futuro.

5.9 La Secretaría considera que si se dispusiera de las opciones 1 o 2 para su utilización con antelación a las fechas previstas en las enmiendas mencionadas de modo que tuviese que tener en cuenta el tiempo necesario para desarrollar, someter a prueba e implantar los sistemas, incluyéndose:

- .1 la definición del ámbito del proyecto (esto es, desarrollo, implantación, mantenimiento continuo y formación, etc.) y del sistema de prototipo de ventanilla única marítima, incluida las prescripciones funcionales del sistema (esto es, exigencias en cuanto a notificaciones, formato de datos, compatibilidad del sistema, interfaz de idiomas, compatibilidad con otras bases de datos diferentes, sistemas operativos, etc.); y
- .2 la determinación de los recursos necesarios y las posibilidades, incluida toda implicación presupuestaria para la Organización.

5.10 La opción 3 permitiría la implantación inmediata de los sistemas de ventanilla única marítima existentes y la utilización de los recursos disponibles para ayudar a los países en desarrollo que quieran implantar este tipo de sistemas con estudios de viabilidad, sometimiento a prueba, implantación, formación, etc.

5.11 La delegación de CEPE-Naciones Unidas subrayó que aunque es posible que haya varias versiones de los mensajes oficiales EDIFACT, todos ellos son compatibles con versiones anteriores. Asimismo, subrayó que no hay una única norma XML, y que estas normas XML no son necesariamente compatibles entre sí. La delegación de CEPE-Naciones Unidas recordó las Recomendaciones 33 y 34 de las Naciones Unidas sobre la "implantación de la ventanilla única" y la "simplificación y normalización de los datos", y señaló que, basándose en su experiencia, el objetivo de la implantación de la ventanilla única no debería ser contar con una ventanilla única de por sí, sino facilitar los procesos que debe implantar el operador económico.

5.12 La mayoría del Comité respaldó el desarrollo de una ventanilla única marítima por la Organización (opción 1), e indicó que prefería volver a utilizar uno de los sistemas ofrecidos por los donantes.

5.13 Algunas delegaciones manifestaron que preferían la opción 3, ya que ésta permitía a los Estados Miembros implantar el sistema en una fase más temprana, antes de que se ultime la ventanilla única marítima, y este enfoque les permitiría seleccionar el sistema que mejor se adapte a sus necesidades y características.

5.14 El Comité reconoció asimismo las ventajas potenciales de la combinación de ambas opciones, es decir, la opción de que la Organización siga trabajando en el desarrollo del prototipo de la ventanilla única marítima, y la opción de que al mismo tiempo los Estados Miembros puedan implantar sus sistemas basándose en uno de los sistemas ofrecidos.

5.15 El Comité tomó nota del documento FAL 40/INF.6 (China, Japón y la República de Corea) en el que se facilitaba información sobre el *Northeast Asia Logistics Information Service Network (NEAL-NET)* (Red de servicios de información sobre logística del noreste de Asia) que respalda el intercambio de información de los sistemas de información sobre los servicios logísticos portuarios relacionados con el Gobierno entre China, Japón y la República de Corea, y que estaba previsto ampliar a otros Estados Miembros de la OMI con miras a reforzar la colaboración en el ámbito del intercambio de información sobre logística portuaria.

5.16 Tras examinar el documento FAL 40/INF.8 (República de Corea), el Comité tomó nota de la información sobre el sistema de ventanilla única de la República de Corea que tenía por objeto fomentar la integración con otros sistemas, y respaldar así el desarrollo del entorno futuro integrado de la ventanilla única. En el documento se explicaba que este sistema se basa en una plataforma abierta y que se habían abordado las cuestiones relativas al desarrollo de una plataforma de servicios normalizados y soluciones flexibles y ampliables. La República de Corea manifestó su intención de facilitar más información al respecto en el próximo periodo de sesiones del Comité.

5.17 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento FAL 40/INF.9 (Honduras) en relación con el nuevo sistema de ventanilla única de la República de Honduras.

Mantenimiento del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico

5.18 El Comité recordó que el FAL 38 había aprobado la circular FAL.5/Circ.40: "Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico".

5.19 El Comité recordó que el FAL 39 había tomado nota de que la Secretaría había deliberado con las Secretarías de la OMI y la OMA sobre la posibilidad de que los órganos técnicos de la OMA mantuvieran el Compendio desde el punto de vista técnico. Partiendo de la buena cooperación existente entre las dos organizaciones, la OMA convino en que el mantenimiento técnico del Compendio lo llevaría a cabo su equipo del proyecto sobre el modelo de datos (DMPT) y el Subcomité de gestión de la información (IMSC).

5.20 El Comité recordó que, con el mecanismo de cooperación propuesto, la OMA trabajaría solamente en el mantenimiento técnico de los códigos normalizados de los formularios FAL y el Comité de facilitación seguiría siendo el órgano competente en el plano normativo, por ejemplo, para la elaboración de formularios FAL nuevos o la enmienda de los ya existentes. Con arreglo a este procedimiento, toda mejora técnica elaborada por el IMSC se transmitiría al Comité de facilitación para que la refrendase, la distribuyese mediante una circular FAL y la aprobase para su inclusión en las ediciones revisadas del Compendio. El Compendio revisado se distribuiría posteriormente como una publicación conjunta OMI-OMA.

5.21 El Comité recordó que el FAL 39, reconociendo que la participación en el DMPT estaba abierta a todas las partes interesadas, había aceptado la propuesta y, por ello, el mantenimiento técnico futuro del Compendio correspondería a la OMA, y el Comité de facilitación seguiría siendo el órgano competente en el plano normativo, con arreglo a lo dispuesto en el citado mecanismo de cooperación entre ambas organizaciones.

5.22 El Comité recordó que el FAL 39 había acordado incluir en el Compendio las referencias de los modelos de datos de la OMA relativas a los formularios FAL.

5.23 Tal como se señala en el párrafo 1.9 *supra*, el Comité examinó los documentos siguientes en relación con este punto del orden del día:

- .1 FAL 40/6/1 (OMA), en el cual se informa de los avances en el examen por parte de la OMA del Compendio sobre facilitación y comercio electrónico y se presenta un formato nuevo para el Compendio a fin de que lo examine el Comité;
- .2 FAL 40/6/3 (ISO), en el cual se formulan observaciones sobre el documento FAL 40/6/1. La ISO apoyó el enfoque de modelo de información semántica propuesto por la OMA y sugirió que se defina un modelo común de información para todos los formularios FAL. La ISO también sugirió incluir en este modelo enlaces a la norma ISO 28005-2. Se invitó a los Estados Miembros a participar en la labor de revisión de la norma ISO 28005-2, que tendrá lugar en 2016-2017;

- .3 FAL 40/6/4 (CEPE-Naciones Unidas), en el cual se formulan observaciones sobre el documento FAL 40/6/1. La CEPE-Naciones Unidas solicitó la participación de las partes interesadas, además de las aduanas, en la labor de mantenimiento del Compendio de la OMI. También solicitó la inclusión de la *Core Component Library* (CCL) de CEFAC-T-Naciones Unidas como base común para el intercambio de información entre el sector, y se ofreció a trabajar conjuntamente con la OMA y la OMI para la consecución de esta meta; y
- .4 FAL 40/6/5 (Japón), en el cual se proponen algunas enmiendas a la versión actual del Compendio de la OMI (FAL.5/Circ.40).

Documentos restantes

5.24 El Comité tomó nota del documento FAL 40/INF.7 (República de Corea), en el cual se facilitaba información sobre las medidas para la automatización y normalización del transporte marítimo, y consideró la posible integración en el sistema de información logística portuaria. También se consideraron los avances en el desarrollo y la normalización de la tecnología de las comunicaciones marítimas.

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

Constitución del grupo de trabajo

5.26 Tras haber examinado los asuntos arriba expuestos, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre los medios electrónicos para el despacho de buques, bajo la presidencia del Sr. Roger K. Butturini (Estados Unidos), y le pidió que, teniendo en cuenta los documentos FAL 40/5, FAL 40/6/1, FAL 40/6/3, FAL 40/6/4 y FAL 40/6/5, así como las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 examinar la cuestión de la armonización y normalización de los formatos para la notificación de datos entre las distintas plataformas de las ventanillas únicas marítimas existentes y asesorar como corresponda;

- .2 examinar las alternativas presentadas en los párrafos 9.1 y 9.3 del documento FAL 40/5; recomendar la manera de avanzar en la elaboración del prototipo de ventanilla única marítima; y definir el alcance del proyecto y del sistema de prototipos, incluidas la utilización de los sistemas existentes y la determinación de los recursos necesarios y las oportunidades;
- .3 examinar las propuestas del documento FAL 40/6/1, teniendo en cuenta las observaciones sobre los documentos FAL 40/6/3, FAL 40/6/4 y FAL 40/6/5, y asesorar sobre el nuevo formato de la circular FAL.5/Circ.40: "Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico", según corresponda.

Informe del Grupo de trabajo

[5.27 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo (FAL 40/WP.[3]), el Comité lo aprobó en términos generales y, en particular, adoptó las medidas que se resumen en los siguientes párrafos.

5.28 El Comité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas durante las deliberaciones del Grupo en relación con las opciones presentadas en el párrafo 9 del documento FAL 40/5:

- .1 la mayoría de las delegaciones estuvo a favor de hacer prosperar la alternativa descrita en el párrafo 9.1 (es decir, elaborar un prototipo basado en uno de los sistemas existentes ofrecidos por los donantes), ya que podría servir también para contribuir a armonizar y normalizar las prescripciones de notificación;
- .2 algunas delegaciones señalaron que preferían seguir la alternativa descrita en el párrafo 9.3, utilizando los sistemas existentes y centrandó el trabajo en la armonización y normalización de la notificación de los datos en las ventanillas únicas marítimas que ya están en funcionamiento; no obstante, se señaló también que esta opción no favorecería a algunos de los donantes, ya que podría afectar al nivel y al volumen de asistencia que prestar; y

- .3 otras delegaciones opinaron también que, aunque no fuese parte del mandato del Grupo, la alternativa presentada en el párrafo 9.2 (es decir, elaborar un prototipo completamente nuevo) podría volver a examinarse también, después de haberse acordado el alcance del sistema.

5.29 El Grupo hizo notar que las alternativas presentadas en los párrafos 9.1 y 9.3 del documento FAL 40/5 no se excluían necesariamente. Además, los sistemas de ventanillas únicas marítimas que ofrecen algunos de los donantes están a disposición actualmente de los Estados Miembros que necesitan asistencia, de forma bilateral.

5.30 En lo que respecta al desarrollo del prototipo de ventanilla única marítima, el Comité señaló que se habían manifestado las siguientes opiniones:

- .1 existen diferentes versiones EDIFACT, pero todas ellas son compatibles con formatos antiguos, y podría haber distintas versiones de XML, que no necesariamente serían totalmente compatibles entre sí;
- .2 la solución más conveniente sería el desarrollo modular extrapolable de un prototipo de ventanilla única marítima, ya que se podría integrar fácilmente en conceptos de ventanilla única más amplios y podría promover la interoperabilidad;
- .3 a nivel nacional, la ventanilla única marítima podría implantarse de muchas formas diferentes, según la estructura y las responsabilidades de las distintas autoridades que se ocupan del despacho de buques; y
- .4 antes de elegir un sistema de base para elaborar un prototipo de ventanilla única marítima, sería necesario estudiar las expectativas de los usuarios y convenir en los principios clave.

5.31 El Comité señaló que las necesidades del usuario eran importantes para definir el ámbito del prototipo de ventanilla única marítima y, a este respecto:

- .1 invitó a los Estados Miembros que requieran asistencia para implantar las ventanillas únicas marítimas a que se pongan en contacto con la Secretaría (falsec@imo.org) lo antes posible, a fin de tratar de sus necesidades específicas y buscar soluciones posibles;

- .2 invitó a los Estados Miembros y las organizaciones que deseen contribuir a la implantación de las ventanillas únicas marítimas o a la elaboración de un prototipo de ventanilla única marítima, a ponerse en contacto con la Secretaría o a presentar información al FAL 41; y
- .3 pidió a la Secretaría que informará al FAL 41 mediante un análisis de las necesidades, un resumen de los puntos en común y cualquier información adicional.

Armonización y normalización de los formatos de notificación de datos

5.32 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que era necesario abordar cuestiones tanto técnicas como normativas como parte de la armonización y normalización de los formatos de notificación de datos entre distintas plataformas existentes de ventanillas marítimas únicas, para reducir la carga administrativa a bordo de los buques, entre otras cosas.

5.33 El Comité señaló asimismo que numerosas de las cuestiones técnicas relacionadas con la armonización y normalización se abordarían como parte de la revisión del Compendio de la OMI, la labor de colaboración que deben realizar las distintas partes interesadas, en particular, la CEPE-Naciones Unidas, la OMA y la ISO, la implantación de la ventanilla única marítima, y la labor continua del Comité para fomentar la compatibilidad operativa y aspectos de facilitación.

5.34 El Comité tomó nota asimismo de que los problemas relacionados con la armonización y normalización se deben a menudo a diferencias ineludibles en la legislación nacional, la organización, y necesidades relativas a los datos entre los diversos receptores de la información, entre los que se incluyen los distintos puertos y Estados rectores del puerto.

5.35 A este respecto, el Comité invitó a las Administraciones a que promoviesen y fomentasen la armonización entre sus distintos puertos.

Mantenimiento del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico

5.36 El Comité acordó que no se modificase el formato del Compendio de la OMI, en la fase actual, y que se examinen o aclaren las definiciones relativas a los datos en los formularios FAL que figuran en el anexo 1 del Compendio de la OMI para evitar posibles interpretaciones equivocadas por los usuarios pertinentes del Compendio y otras partes interesadas, tales como la ISO, la CEPE-Naciones Unidas y la OMA, y a fin de lograr la mayor armonización posible con los modelos de datos subyacentes.

5.37 El Comité acordó asimismo que se examinasen los formularios FAL existentes y la información relacionada con la protección del buque a fin de detectar posibles errores y discrepancias, tal como se señala en los documentos FAL 40/6/1 y FAL 40/6/5.

5.38 Habida cuenta de lo anterior, el Comité constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia, bajo la coordinación de los Estados Unidos¹ sobre el examen del Compendio de la OMI sobre la facilitación y el comercio electrónico, y le asignó el siguiente mandato:

- . 1 examinar las definiciones de los datos utilizados en los formularios FAL que figuran en el anexo 1 del Compendio de la OMI, a fin de aclarar su significado y hacerlos coherentes con los modelos de datos de la OMA, la CEPE-Naciones Unidas y la ISO, y para promover la armonización y la interoperabilidad;
- .2 examinar los formularios FAL² y la información sobre la protección de los buques por si hubiese errores e incoherencias, teniendo en cuenta los documentos FAL 40/6/1 y FAL 40/6/5;
- .3 volver a examinar la necesidad y la viabilidad de revisar la configuración de los datos técnicos del Compendio para dar cabida a las distintas herramientas de mantenimiento de los modelos de datos que utilizan la CEPE-Naciones Unidas, la OMA, la ISO e interesados similares; y

¹ **Coordinador:**
Sr. Roger K. Butturini
United States Coast Guard
United States Department of Homeland Security
Correo electrónico: roger.k.butturini@uscg.mil

² Obsérvese que tal vez sea necesario revisar el formulario FAL 7.

.4 presentar un informe al FAL 41.

5.39 El Comité señaló que la labor adicional sobre distribución de datos sería realizada en paralelo por la CEPE-Naciones Unidas, la OMA, la ISO y partes interesadas del sector privado (tales como *Shipping Message Development Group* (SMDG) y el Grupo PROTECT), que realizarán contribuciones pertinentes a la labor del Grupo de trabajo por correspondencia].

6 PRESCRIPCIONES PARA EL ACCESO A LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO, INCLUIDOS LOS LIBROS REGISTRO, O VERSIONES ELECTRÓNICAS DE ÉSTOS

Antecedentes

6.1 El Comité recordó que el FAL 38 había aprobado la lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo, para publicarla en la circular FAL.2/Circ.127, siempre que el MSC 92 y el MEPC 66 adoptasen una decisión en ese mismo sentido. Ambos Comités estuvieron de acuerdo con la decisión del FAL 38, y la lista se publicó en la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462.

6.2 El Comité recordó que el FAL 39 había acordado que los certificados electrónicos deberían utilizarse como equivalentes de los certificados impresos tradicionales, siempre que los certificados y el sitio en la Red utilizado para acceder a ellos se ajusten a las directrices aprobadas por la Organización y que a bordo del buque se disponga de instrucciones de verificación específicas.

6.3 El Comité recordó que el FAL 39 también había acordado que debería considerarse que los certificados electrónicos visualizados en ordenadores cumplen las prescripciones de estar "a bordo" y, en este contexto, invitó al MSC y al MEPC a que considerasen si convendría enmendar la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462: "Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques", a fin de que refleje ese entendimiento.

6.4 El Comité recordó que el FAL 39 había pedido a la Secretaría que modificara el módulo de "Reconocimiento y certificación" del GISIS a fin de añadir referencias a las Administraciones que expiden certificados electrónicos, incorporando la lista de certificados expedidos electrónicamente por cada Administración e información adicional que considere necesaria la Administración. Esta información tenía que ponerse a disposición del público en general. El Comité también había instado a las Administraciones que expiden certificados electrónicos a que comunicaran la información necesaria a la Organización a través del módulo de "Reconocimiento y certificación" del GISIS, una vez realizadas las modificaciones pertinentes del mismo.

6.5 El Comité recordó que el FAL 39 había aprobado la circular FAL.5/Circ.39/Rev.1: "Directrices para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos" y que había invitado al MSC y el MEPC a que tomaran nota del contenido de la circular y adoptasen las medidas que procediese.

6.6 El FAL 39 había considerado si las directrices deberían incorporarse a una resolución de la Asamblea o al Compendio sobre facilitación, y había acordado que aún era prematuro adoptar una decisión al respecto. El Comité acordó que se volviera a examinar esta propuesta en el FAL 40 partiendo de la experiencia adquirida en la aplicación de las directrices.

6.7 El Comité recordó que el FAL 39 había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, coordinado por los Estados Unidos.

Lista de certificados y documentos que han de llevar los buques

6.8 El Comité tomó nota de que el MEPC 67 y el MSC 94 habían encargado al III 2 que considerase la posibilidad de enmendar la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS.C.1/Circ.1462 a fin de reflejar las disposiciones de las "Directrices para el uso de certificados electrónicos" (FAL.5/Circ.39/Rev.1), aprobadas por el FAL 39, en relación con el acuerdo de que debería considerarse que los certificados electrónicos visualizados en ordenadores cumplen las prescripciones de estar "a bordo" siempre que los certificados y el sitio en la Red utilizado para acceder a ellos se ajusten a las directrices aprobadas por la Organización.

6.9 El Comité tomó nota de que el III 2, tras observar que el módulo de reconocimiento y certificación del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) se había modificado para permitir el registro de información relacionada con los certificados electrónicos, había acordado que la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS.C.1/Circ.1462 existente era compatible con la utilización de certificados electrónicos y que, de momento, no era necesario armonizar dicha circular con la circular FAL.5/Circ.39/Rev.1. No obstante, esta necesidad podría plantearse posteriormente, según los resultados del examen por parte del MEPC 69 de la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL y la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, constituido por el FAL 39.

Utilización de libros registro electrónicos

6.10 El Comité tomó nota de que el MEPC 67 había pedido a la Secretaría que informara al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, el cual presentará su informe al MEPC 68, de la aprobación de las "Directrices para el uso de certificados electrónicos" (FAL.5/Circ.39/Rev.1).

6.11 El Comité tomó nota de que, por falta de tiempo, el MEPC 68 había acordado aplazar hasta el MEPC 69 el examen de los documentos presentados en relación con el punto del orden del día sobre la utilización de libros registro electrónicos y del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL (MEPC 68/9).

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos

6.12 El Comité tomó nota con satisfacción del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo (FAL 40/6), y, en particular, de la labor de su coordinador, el Sr. Butturini (Estados Unidos).

6.13 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, y acordó remitirlo al Grupo de trabajo sobre los medios electrónicos para el despacho de buques, con miras a que lo examine.

6.14 El Comité tomó nota del documento FAL 40/6/2 (ISO), en el cual se facilitan más pormenores técnicos sobre las versiones totalmente digitales y firmadas de los certificados electrónicos y cómo se puede implantar este sistema, y de que, si el Comité lo decide, la ISO daría comienzo a la elaboración de las normas técnicas necesarias. El Comité acordó no remitir este documento al Grupo de trabajo, puesto que de momento era prematuro que el Grupo examinase esta cuestión.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

6.15 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques, presidido por el Sr. Butturini (Estados Unidos) que, teniendo en cuenta el documento FAL 40/6 y las pertinentes deliberaciones y decisiones del Pleno:

- .1 ultimase las directrices sobre el uso de los certificados electrónicos y asesorase sobre el futuro de las directrices;
- .2 ultimase la propuesta de enmiendas a la resolución A.1052(27): "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011", destinada a fomentar una mayor aceptación de los certificados electrónicos;
- .3 considerase si era necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, y, en caso afirmativo, asesorase al Comité, según procediese, y preparase un proyecto de mandato.

Examen del informe del Grupo de trabajo

[6.16 Tras recibir la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo (FAL 40/WP.3), el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Directrices para el uso de certificados electrónicos

6.17 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que, por el momento, sería mejor que las directrices siguiesen siendo una circular FAL, y no convertirlas en una resolución de la Asamblea ni incluirlas en el Compendio de la OMI, y que se siguiese acumulando experiencia con la implantación de los certificados electrónicos.

6.18 El Comité aprobó la circular FAL.5/Circ.39/Rev.2 para el uso de certificados electrónicos.

6.19 El Comité acordó que no era necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, e invitó a los Estados Miembros que hacen uso de los certificados electrónicos a que siguieran compartiendo sus experiencias presentando información al FAL 41.

6.20 El Comité tomó nota de la labor precursora de organizaciones como la ISO, que elaboró las normas necesarias para facilitar la creación e implantación de certificados totalmente digitales, basándose en modelos de datos similares a los utilizados para los mensajes electrónicos, y dio su apoyo a la continuación de este tipo de iniciativas.

Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011, destinados a fomentar una mayor aceptación de los certificados electrónicos

6.21 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la resolución A.1052(27): "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011" y acordó remitirlas al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino para que lo examinen y, si procede, lo presenten posteriormente a la Asamblea con miras a su adopción.]

7 MEDIDAS PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

Acuerdo regional para el Mediterráneo

7.1 El Comité recordó que, durante el COMSAR 14, celebrado en marzo de 2010, el Secretario General había ofrecido sus buenos oficios para continuar avanzando en el debate sobre las medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar en la región del Mediterráneo.

7.2 El Comité recordó que, desde entonces, Italia había organizado una reunión regional, que se celebró el 12 de octubre de 2011 y durante la cual se había aprobado, en principio, un proyecto de mandato, y se había revisado parcialmente un proyecto de memorando de entendimiento regional. A fin de avanzar de manera apreciable en la ultimación del proyecto de memorando de entendimiento regional, se había considerado útil que las partes interesadas mantuvieran consultas oficiosas con el objeto de llegar a un acuerdo sobre algunos de los aspectos más controvertidos y sobre los correspondientes proyectos de textos antes de organizar la próxima reunión regional formal. En consecuencia, el 21 de febrero de 2012, el 11 de febrero de 2014 y el 7 de abril de 2014 las partes interesadas mantuvieron consultas oficiosas en la sede de la OMI para avanzar en la elaboración de un proyecto de acuerdo regional.

7.3 El Comité tomó nota de que, el 13 de abril de 2015, se había celebrado una reunión oficiosa de los Estados Miembros que habían participado en debates anteriores, si bien no se habían realizado avances significativos con respecto al acuerdo regional.

Orientaciones del sector sobre las operaciones de salvamento a gran escala en el mar

7.4 El Comité tomó nota de que el MSC 95 había examinado cuestiones clave de su competencia, incluida la búsqueda y salvamento y el funcionamiento de los buques mercantes, dados los recientes casos de salvamento a gran escala de migrantes. El MSC 95:

- .1 incluyó el resultado previsto 5.1.2.2 en el orden del día del NCSR 3 a partir del orden del día bienal para 2016-2017; y
- .2 remitió las "Orientaciones para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar y las personas rescatadas" al NCSR 3 a fin de que las examine y presente el correspondiente informe al MSC 96.

7.5 El Comité tomó nota de que el NCSR 3 había examinado el documento NCSR 3/18 (ICS), en el cual se facilita información sobre la segunda edición de las "Operaciones de salvamento a gran escala en el mar: Orientaciones para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar y las personas rescatadas", y había acordado:

- .1 invitar al MSC a que alentara a los Estados Miembros y a las organizaciones con carácter de observador a que fomentasen la disponibilidad de las orientaciones del sector en la mayor medida posible;
- .2 que el Subcomité no había de adoptar ninguna otra medida respecto de las orientaciones del sector; y
- .3 agradecer a la ICS la valiosa y útil labor que había realizado a este respecto, y tomar nota de la segunda edición de las orientaciones del sector y de las observaciones de los párrafos 7 a 10 del documento NCSR 3/18 y, en particular, de que dichas orientaciones deberían seguir siendo un "documento vivo" el tiempo que fuera necesario, estando su difusión y actualización a cargo de los autores del sector.

El Subcomité había tomado nota de la información proporcionada y de las opiniones expresadas por varias delegaciones, a saber:

- .1 la migración mixta en condiciones peligrosas por mar continúa siendo un asunto que debería seguir teniendo prioridad en el programa de la Organización;
- .2 el rescate de migrantes en el mar, en particular en el Mediterráneo, aún es un gran problema, y muchas organizaciones, entre ellas la IMRF y FRONTEX, están ayudando a los servicios locales de salvamento;
- .3 se debería mantener fuera de peligro y ofrecer apoyo a los buques y tripulaciones que sean llamados a ayudar en dichas operaciones de salvamento; y
- .4 es necesario que los Estados ribereños de salida hagan un mayor esfuerzo para gestionar mejor y, en última instancia, evitar la salida de embarcaciones peligrosas que emprenden estos viajes peligrosos desde sus propias costas.

8 EXAMEN Y ANÁLISIS DE INFORMES E INFORMACIÓN SOBRE LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR Y LOS POLIZONES

Módulo de facilitación del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS)

8.1 El Comité recordó que los pormenores del módulo de facilitación del GISIS se divulgaron en la circular nº 3281, de fecha 28 de junio de 2012, y en la circular nº 3476, de fecha 22 de julio de 2014, y que este módulo permite el acceso a la siguiente información:

- .1 informes sobre casos de polizonaje;
- .2 información sobre las direcciones de contacto de las oficinas de las autoridades nacionales designadas y organizaciones internacionales que se ocupan de la facilitación;
- .3 información sobre las direcciones electrónicas de las autoridades gubernamentales para facilitar el intercambio de información electrónica; y
- .4 las notificaciones a la OMI en virtud de lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio de facilitación.

8.2 El Comité instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que utilizaran los módulos del GISIS para cargar datos y consultar información.

Examen y análisis de informes e información sobre los polizones

8.3 El Comité tomó nota de que, desde el FAL 39, la Secretaría había publicado las circulares FAL.2/Circ.129 y FAL.2/Circ.130, en las cuales se presentan las estadísticas anuales correspondientes a 2014 y 2015, respectivamente.

8.4 Según dichos informes, en 2008 se notificaron a la Organización 494 casos de polizonaje, 314 en 2009, 253 en 2010, 70 en 2011, 36 en 2012, 70 en 2013, 61 en 2014 y 21 en 2015.

8.5 Por lo que respecta al número de polizones, los casos notificados a la Organización se refirieron a 2 052 polizones en 2008, 1 070 en 2009, 721 en 2010, 189 en 2011, 64 en 2012, 203 en 2013, 120 en 2014 y 52 en 2015.

Casos de polizonaje y polizones

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Casos de polizonaje	494	314	253	73	90	70	61	21
Polizones	2 052	1 070	721	193	166	203	120	52

8.6 El Comité tomó nota de que, hasta el 31 de diciembre de 2015, la Organización había recibido un total de 4 474 informes referentes a 13 984 polizones.

8.7 El Comité tomó nota de que, a pesar de la nueva función proporcionada en el GISIS, cada vez se estaban notificando menos casos a la OMI y el número de informes presentados era muy bajo, por lo cual las estadísticas no eran fiables (tan sólo 61 casos de polizonaje y 120 polizones en 2014 y 21 casos de polizonaje y 52 polizones en 2015).

8.8 El Comité recordó la resolución A.1074(28): "Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)", e instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que proporcionaran a la OMI información oportuna y precisa sobre los casos de polizonaje utilizando el módulo del GISIS.

8.9 Los Clubes P e I recordaron al Comité que habían realizado dos ejercicios previos de recopilación de datos sobre los polizones a fin de alentar a que se efectuara una mejor implantación de las "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje", mediante una cooperación más estrecha entre las Administraciones nacionales, las autoridades portuarias, los capitanes y los propietarios de buques a fin de facilitar el desembarco y la repatriación de los polizones. En los dos ejercicios previos de recopilación de datos se habían analizado los datos correspondientes al número, costo total, nacionalidades y puertos de embarco de los polizones a los años de vigencia de las pólizas 2007-2008 (FAL 36/6) y 2011-2012 (FAL 38/6/2). Los Clubes P e I informaron al Comité de que había dado comienzo un tercer ejercicio de recopilación de datos correspondiente a los años de vigencia de las pólizas 2014-2015, cuyos resultados se notificarían al FAL 41. Los Clubes P e I confiaban en que las tres series de datos, recopilados a intervalos de tres años, aclararían si se registraban tendencias de los datos y, en particular, si los seminarios regionales que se habían celebrado (véase el párrafo 12.2.3) habían repercutido en la cuestión.

8.10 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre algunas mejoras realizadas a la interfaz del módulo de polizonaje del GISIS con objeto de facilitar la carga de información y la elaboración de informes sobre los polizones. Los pormenores del módulo mejorado se divulgarían en una circular poco después del FAL 40.

8.11 El Comité recordó que el FAL 27 había encargado a la Secretaría que publicara un análisis estadístico anual de los informes recibidos por la Organización en cada año civil y una lista trimestral de sucesos, y, teniendo en cuenta la nueva función del GISIS, el Comité acordó dejar de publicar la lista trimestral de sucesos y circulares sobre las estadísticas anuales de los casos de polizonaje correspondientes a cada año civil. No obstante, la Secretaría seguirá informando al Comité de las cifras totales anuales de los informes sobre polizonaje recibidos por la Organización.

Examen y análisis de informes e información sobre las personas rescatadas en el mar

8.12 El Comité recordó que el FAL 39 había tomado nota de que el número total de casos derivados de prácticas peligrosas que guardan relación con el tráfico o el transporte de migrantes por mar notificado a la Organización durante el periodo entre el 1 de enero de 1999 y el 1 de septiembre de 2014 era de 1 925, referente a 88 833 migrantes mixtos.

8.13 El Comité recordó, además, que el FAL 39 había tomado nota de que el número real de migrantes mixtos y de personas rescatadas en el mar era considerablemente superior al notificado en el GISIS y que las cifras habían aumentado considerablemente en 2014, año en el que se tuvo que rescatar a un elevado número de personas.

8.14 El Comité tomó nota de que, tras la decisión del MSC 95 de enmendar el formato de notificación que figura en el anexo del documento MSC 95/21/10/Add.1, la nueva plataforma interorganismos para compartir información sobre el tráfico ilícito de migrantes por mar, en la cual la Secretaría de la OMI había introducido los datos de las circulares MSC.3 existentes, entró en operación el 6 de julio de 2015 e incluía datos de acceso público e información de acceso restringido a los Estados Miembros. Los pormenores de la nueva plataforma conjunta se divulgaron en la circular nº 3569, de fecha 15 de julio de 2015.

8.15 El Comité tomó nota de que, tras la introducción de la plataforma nueva, la función del módulo de facilitación del GISIS correspondiente a los informes sobre las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar (circular nº 3281 de fecha 28 de junio de 2012) se ha desactivado y ya no está disponible en el GISIS.

8.16 El Comité tomó nota con preocupación de que, desde la puesta en funcionamiento de la plataforma, solamente se había introducido un suceso en la base de datos conjunta sobre el tráfico ilegal de migrantes por mar.

8.17 El Comité acordó instar a los Gobiernos Miembros a que presenten a la Organización información oportuna y precisa sobre los sucesos con migrantes y sobre los presuntos traficantes y los buques sospechosos a través del módulo de facilitación del GISIS.

9 DIRECTRICES SOBRE LOS ASPECTOS DE LA FACILITACIÓN RELACIONADOS CON LA PROTECCIÓN DE LA RED DEL TRANSPORTE MARÍTIMO FRENTE A LAS AMENAZAS CIBERNÉTICAS

9.1 El Comité recordó que el FAL 39 había considerado la necesidad de elaborar directrices sobre ciberseguridad marítima a la luz del gran incremento en la utilización de sistemas cibernéticos en todo el espectro del sector marítimo; no obstante, el FAL 39 había tomado nota de que en el Plan de acción de alto nivel de la Organización la responsabilidad en cuanto a la seguridad marítima recaía en el Comité de seguridad marítima y no en el Comité de facilitación, de que el sector ya estaba abordando esta cuestión y de que el MSC también la estaba examinando.

9.2 El Comité recordó que, tras examinar una propuesta del Canadá (documento FAL 39/WP.8), el FAL 39 había acordado incluir en el orden del día posbienio del Comité un resultado relativo a las "Directrices sobre ciberseguridad marítima", asignando un periodo de sesiones para su ultimación.

9.3 El Comité tomó nota de que el C 113 (documento C 113/D, sección 6) había refrendado, entre otros, los nuevos resultados acordados en el periodo de sesiones para incluirlos en el Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2016-2017, y la modificación del título del resultado, que debería ser "Directrices sobre los aspectos de la facilitación relacionados con la protección de la red del transporte marítimo frente a las amenazas cibernéticas".

9.4 El Comité tomó nota de que la A 29 había adoptado, en el marco del Plan de acción de alto nivel (resolución A.1098(29)), el resultado 6.1.1.2, relativo a la elaboración de "Directrices sobre los aspectos de la facilitación relacionados con la protección de la red del transporte marítimo frente a las amenazas cibernéticas".

9.5 El Comité tomó nota de que el MSC también estaba examinando la cuestión de la ciberseguridad y de que el Comité de facilitación tenía que centrarse en los aspectos de la facilitación relacionados con la protección de la red del transporte marítimo. En este contexto, al considerar los aspectos de la facilitación relacionados con la protección de la red del transporte marítimo frente a las amenazas cibernéticas, a diferencia de los aspectos de mitigación y protección preventiva, el Comité tomó nota de que:

- .1 los objetivos del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) incluyen el establecimiento de un marco para "detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional";
- .2 la Organización había publicado una serie de orientaciones sobre la gestión de los riesgos para la protección. En la sección 5 de la Guía sobre protección marítima y el Código PBIP se establece un marco general para llevar a cabo evaluaciones de la protección contra todas las amenazas;

- .3 tanto el Comité de facilitación como el Comité de seguridad marítima han acordado (MSC-FAL.1/Circ.1) que la OMA tiene primacía sobre la seguridad de la cadena de suministro y la función de la OMI se limita a los aspectos relacionados con los buques y las instalaciones portuarias; y
- .4 el Convenio de facilitación, el Convenio SOLAS, el Código PBIP y la "Guía sobre protección marítima y el Código PBIP" no contemplan directamente la responsabilidad de las Administraciones de protección de la llegada, permanencia y salida de los buques, y la información sobre protección que reciben de conformidad con lo prescrito en esos documentos.

9.6 El Comité examinó los documentos siguientes:

- .1 FAL 40/9 (Canadá y Estados Unidos), en el cual se propone un marco para la elaboración de directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos (CRM) a fin de proteger la información relacionada con el comercio; se hace hincapié en las amenazas para la seguridad y protección resultantes de la vulnerabilidad generada por la integración no adecuada de los sistemas cibernéticos; y se propone la coordinación con el MSC para la elaboración conjunta FAL-MS C de una sola serie de directrices no obligatorias y amplias sobre la gestión de los riesgos cibernéticos que aborden la seguridad, protección e información relacionada con el comercio;
- .2 FAL 40/INF.5 (Canadá y Estados Unidos), en el cual se presenta una compilación de las mejores prácticas internacionales en materia de gestión de los riesgos cibernéticos, que podría constituir un punto de referencia para la elaboración de las directrices que se proponen en el anexo del documento FAL 40/9;
- .3 FAL 40/9/1 (ICS y otros), en el cual se formulan observaciones sobre el documento FAL 40/9 y se reconocen las ventajas de tener como objetivo elaborar una sola serie de directrices para la gestión de los riesgos cibernéticos, como una meta a largo plazo, mediante la que se aborde la seguridad de los sistemas cibernéticos a bordo de los buques, incluida la "información relacionada con el comercio", tal como se indica en el documento FAL 40/9; no obstante, sería conveniente que el MSC examinara los aspectos que no sean de facilitación; y

- .4 FAL 40/INF.4 (ICS y otros), en el cual se facilita información sobre las directrices del sector sobre ciberseguridad a bordo de los buques, que se han elaborado recientemente.

9.7 El Comité reconoció que el MSC era responsable de la protección marítima y acordó que, a fin de evitar toda duplicación, la adecuada coordinación con el Comité de seguridad marítima era necesaria para elaborar una sola serie de directrices no obligatorias sobre la gestión de los riesgos cibernéticos, incluida la protección de la información relacionada con el comercio.

9.8 La mayoría de delegaciones estimó que de momento sería prematuro considerar la elaboración de las directrices y que el Comité debería esperar a saber los resultados de la labor del Comité de seguridad marítima antes de elaborar la parte de las directrices relativa a la protección de la información relacionada con el comercio. No obstante, el Comité acordó realizar un examen preliminar de esta cuestión a fin de determinar qué aspectos de la facilitación relacionados con las amenazas cibernéticas pueden afectar al tráfico marítimo internacional e informar al Comité de seguridad marítima, según proceda.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

9.9 Tras examinar las cuestiones anteriores el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques que, teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones del Pleno examinase, en principio, los aspectos de la facilitación relacionados con las amenazas cibernéticas que pueden afectar al tráfico marítimo internacional, a fin de realizar una mayor contribución a las deliberaciones sobre ciberseguridad del Comité de seguridad marítima.

Informe del Grupo de trabajo

9.10 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo (FAL 40/WP.3), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

9.11 El Comité refrendó las opiniones del Grupo de que:

- .1 el Comité de facilitación tiene un papel que desempeñar en la respuesta de la Organización al mayor número de amenazas cibernéticas;
- .2 el Comité de facilitación tiene responsabilidades importantes respecto de la gestión de los riesgos asociados a las amenazas cibernéticas en lo que se refiere a la facilitación, como las ventanillas únicas marítimas, los procedimientos correspondientes a los certificados electrónicos y el intercambio de datos entre buques y tierra, la información previa a la llegada basada en el Convenio y los procedimientos que hacen uso de la interfaz buque-puerto;
- .3 si el Comité de seguridad marítima decide elaborar directrices sobre la ciberseguridad, deberían ser directrices conjuntas FAL-MSA para evitar repeticiones, y sus principios se podrían aplicar a todos los interesados, tanto en el ámbito de los buques como de tierra; y
- .4 dado que había dos periodos de sesiones del MSC antes del FAL 41, debería alentarse a los delegados del Comité de facilitación a participar en las reuniones del Comité de seguridad marítima a este respecto.

9.12 El Comité acordó ampliar el plazo de ultimación previsto de este punto del orden del día hasta 2017.

10 DIRECTRICES SOBRE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE AMARRE

10.1 El Comité recordó que el FAL 32 había aprobado la circular FAL.6/Circ.11: "Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre", y había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un curso modelo sobre la formación del personal de amarre.

10.2 El Comité recordó que el FAL 38 había acordado incluir un nuevo resultado titulado "Examen de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre" en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015.

10.3 El Comité recordó que el FAL 39 había examinado el documento FAL 39/9 (Bélgica, España e Italia), en el que se propone enmendar la circular FAL.6/Circ.11, y había acordado remitir este documento al Grupo de trabajo sobre las circulares FAL relacionadas con la formación del personal de amarre.

10.4 El Comité recordó que el FAL 39 había examinado el informe del Grupo de trabajo (FAL 39/WP.7) y, tras tomar nota de la división de opiniones en el seno del Grupo, había reconocido que no era posible aprobar las directrices revisadas preparadas entonces por el Grupo de trabajo. El FAL 39 había señalado, asimismo, las siguientes cuestiones que deberían tenerse en cuenta en la revisión futura de las directrices:

- .1 la necesidad de incluir en las directrices la definición de personal de amarre; y
- .2 la conveniencia de mantener en la circular la referencia a la privatización de los servicios portuarios.

10.5 El Comité recordó que el FAL 39 había aprobado la ampliación de este resultado a 2016 e invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que presentasen propuestas al FAL 40.

10.6 El Comité examinó los documentos FAL 40/10 (IFSMA, IHMA y el Instituto Náutico) y FAL 40/10/1 (España e Italia), en los que se recogían dos propuestas distintas para enmendar estas directrices.

10.7 El Comité, tras señalar las diferencias del ámbito de aplicación de las directrices en ambos documentos, es decir, el documento FAL 40/10, en el que se mantiene el enfoque de formación de dos niveles existente, y el documento FAL 40/10/1, en el que se propone el mismo nivel de formación para todo el personal de amarre, independientemente de si se halla en una embarcación o no, acordó incluir en las directrices dos niveles de formación. Basándose en esta decisión, el Comité decidió utilizar el documento FAL 40/10 como el documento de base para las deliberaciones del Grupo de trabajo y tener en cuenta las pormenorizadas propuestas formuladas en el documento FAL 40/10/1.

Constitución del Grupo de trabajo

10.8 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las circulares FAL relacionadas con la formación del personal de amarre, presidido por el Sr. Haakon Storhaug (Noruega), y, teniendo en cuenta los documentos FAL 40/10 y FAL 40/10/1, así como las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, le encargó:

- .1 examinar las "Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre" y elaborar un proyecto definitivo, basado en el documento FAL 40/10, a fin de que lo apruebe el Comité; y
- .2 elaborar la página introductoria de una circular FAL, si procede.

Examen del informe del Grupo de trabajo

[10.9 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (FAL 40/WP.4) en relación con este punto del orden del día, el Comité lo aprobó en términos generales.

10.10 El Comité aprobó la circular FAL.6/Circ.11/Rev.1: "Directrices revisadas sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre".]

11 EXAMEN DE LA PUBLICACIÓN OMI/OACI SOBRE LAS SEÑALES INTERNACIONALES PARA ORIENTACIÓN DEL PÚBLICO EN LOS AEROPUERTOS Y LAS TERMINALES MARÍTIMAS

11.1 El Comité recordó que el FAL 39 había examinado el documento FAL 39/13 (Italia y la ISO), en el que se propone efectuar un examen de la publicación conjunta OMI/OACI sobre las señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas, y que había acordado incluir, en el orden del día posbienio del Comité, un resultado titulado "Examen de la publicación de la OMI/OACI": "Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas". Teniendo en cuenta que el Comité no examinaría la cuestión hasta primavera de 2016, el FAL 39 había acordado informar a la OACI de dicha decisión y, a fin de evitar toda posible demora, recomendar a la OACI distribuir su publicación sobre señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas, según proceda. Después del FAL 39, la Secretaría de la OACI ha informado que la OACI no ultimaría su labor hasta mayo de 2016, por lo que la OACI podía esperar a disponer de los resultados del FAL 40.

11.2 La Secretaría informó además al Comité del plan de la Secretaría de la OACI de presentar un informe sobre los avances a la reunión del Grupo de expertos sobre facilitación de la OACI en abril de 2016, y de proseguir su labor en el lapso interperiodos, con el objetivo de ultimarla para el verano de 2017.

11.3 El Comité examinó el documento FAL 40/11 (ISO), en el que se propone trabajar en el lapso interperiodos a través del Comité técnico 8, y presentar el contenido revisado de la publicación, según proceda, al FAL 41. Se invitó a los Estados Miembros a que asesoren a la ISO según proceda en el curso de sus labores, poniéndose en contacto con el presidente del SC1 CT8 de la ISO,³ o con el Secretario del SC1,⁴ para obtener información adicional o para participar en el desarrollo de las señales necesarias.

11.4 En las deliberaciones posteriores, el Comité tomó nota de que se había señalado, con preocupación, que las señales objeto de estudio en lo que respecta a las terminales marítimas no guardaban relación con la seguridad y ya eran adecuadas. La ISO confirmó que el propósito era armonizar únicamente las señales relacionadas con la seguridad y garantizar que fueran las mismas a bordo de los buques y en las terminales marítimas. Por consiguiente, la OMI tan solo podía validar la labor de la OACI a fin de que los resultados de su labor se traduzcan en una publicación conjunta.

11.5 El Comité decidió que, habida cuenta de que la OACI no ultimaré la labor hasta finales de 2017, sería más conveniente incluir el punto en el orden del día posbienio, en lugar de examinar la cuestión en el FAL 41.

12 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

12.1 El Comité recordó que el TC 65 había aprobado el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para 2016-2017, el cual incluía varias actividades relacionadas con el Convenio de facilitación que se implantarán durante el próximo bienio.

³ Sr. Robin Townsend – robin.townsend@lr.org.

⁴ Sr. Michael Blair – Michael.L.Blair@uscg.mil.

12.2 El Comité examinó el documento FAL 40/12 (Secretaría), que contiene información sobre el estado de las actividades relacionadas con la implantación del Convenio de facilitación, enmendado, realizadas en el marco del PICT entre mayo de 2014 y noviembre de 2015, y tomó nota de que:

- .1 se celebraron dos seminarios subregionales en Turquía y Bahrein;
- .2 se celebraron tres seminarios nacionales en Angola, Camboya y Papua Nueva Guinea para fomentar la adhesión al Convenio de facilitación y conseguir una mejor implantación de dicho Convenio. Estos seminarios nacionales han proporcionado un mejor entendimiento del Convenio de facilitación, los medios electrónicos para el despacho de buques y el empleo del concepto de ventanilla única. Los seminarios se centraron también en mejorar la coordinación entre las autoridades públicas y el sector privado en los puertos;
- .3 tras el éxito del seminario regional sobre polizones en África central y occidental, celebrado en Côte d'Ivoire, la Secretaría organizó un seminario regional sobre "Polizones en África oriental y meridional para analizar la situación actual y las medidas para reducir el número", en Sudáfrica; y
- .4 otro proyecto importante relacionado con la facilitación fue el proyecto de demostración aprobado por el TC 62, encaminado a "poner de manifiesto el posible papel de la facilitación del transporte marítimo en la reducción de la pobreza (ODM 1)". La Secretaría había despachado una misión a Camerún en febrero de 2015 para realizar la segunda y la última parte de la segunda fase del proyecto. El Comité señaló que había comenzado el análisis de las dos fases del proyecto y de los informes de los consultores y que el resultado de dicho ejercicio se presentará al TC 66.

12.3 La delegación de Camerún manifestó su agradecimiento por el proyecto de demostración de las repercusiones potenciales de la facilitación para el transporte marítimo y la reducción de la pobreza. Las partes interesadas en Camerún consideraron que el informe de los consultores era útil. Las recomendaciones clave sobre el refuerzo de las medidas de facilitación en los puertos constituiría la base de una solicitud de asistencia técnica adicional a la Organización.

12.4 Para concluir, el Comité instó a los Estados Miembros a que contribuyeran al programa de cooperación técnica de la OMI.

13 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Relaciones con organizaciones no gubernamentales

13.1 Tras examinar el documento FAL 40/13 (Secretaría), el Comité tomó nota de las decisiones pertinentes adoptadas por el C 113 y el C 114 respecto de las relaciones con organizaciones no gubernamentales y, en particular, acogió favorablemente la decisión del C 114 de conceder carácter consultivo a la Asociación Internacional de Sistemas de Comunidad Portuaria (IPCSA), puesto que la contribución de la nueva organización no gubernamental podría tener repercusiones positivas en la labor del Comité.

14 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

14.1 El Comité recordó que el FAL 39 había aprobado la circular FAL.3/Circ.210: "Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación".

14.2 El Comité recordó que la A 29 había adoptado la resolución A.1099(29), el documento sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, en el que se pedía al Consejo y a los comités que examinasen y revisasen, durante el bienio 2016-2017, las Directrices sobre organización y métodos de su trabajo, teniendo en cuenta las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, según procediese.

14.3 El Comité examinó los documentos FAL 40/14 y FAL 40/INF.2 (Secretaría), en los que se proponen enmiendas a las Directrices del Comité sobre la organización y su método de trabajo, y se manifestaron las siguientes opiniones:

- .1 existían algunas diferencias de redacción entre el texto propuesto por la Secretaría y la resolución A.1099(29); y
- .2 teniendo en cuenta el carácter obligatorio de la resolución A.1099(29), debería examinarse el texto a fin de que refleje el carácter obligatorio que debería tener.

14.4 Tras un examen exhaustivo, el Comité acordó suprimir las palabras "Directrices" del título y del texto y utilizar un lenguaje obligatorio en el nuevo documento, según fuera necesario, basándose en la resolución A.1099(29). El Comité acordó encargar a la Secretaría que elaborase un documento de trabajo con las enmiendas antedichas, a fin de que lo examinara el Comité el viernes 8 de abril.

[14.5 Tras recibir el documento de la Secretaría (FAL 40/WP.6), el Comité aprobó el "documento sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación" para distribuirlo como nueva circular FAL.3, la cual sustituye a las directrices existentes.

14.6 El Comité encargó a la Secretaría que elaborase y distribuyese el nuevo documento sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación, y autorizó a la Secretaría a que introdujese cualquier cambio de redacción que determinase necesario durante la preparación del documento.

14.7 Asimismo, el Comité acordó informar a los otros comités de que el FAL 40 había examinado sus Directrices sobre organización y método de trabajo, a fin de incluir un lenguaje obligatorio en su documento y armonizarlo con el documento sobre la Aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización adoptado mediante la resolución A.1099(29).

14.8 El Comité acordó además modificar el título del punto del orden del día "Aplicación de las Directrices de los Comités", de modo que pasara a llamarse "Aplicación del documento del Comité sobre organización y método de trabajo", en aras de la coherencia con la decisión anteriormente mencionada.]

15 PROGRAMA DE TRABAJO

Cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día del FAL 41

[15.1 Al examinar el documento FAL 40/WP.2 (Presidente) y basándose en el progreso realizado durante el periodo de sesiones, el Comité enmendó y aprobó la lista de las cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 41, según se indica en el anexo [...].

15.2 Tras tomar nota de la propuesta del Secretario General de centrarse más en la relación entre los buques y los puertos y, en particular, en el papel que desempeña el puerto como proveedor fundamental de servicios para los buques, el Comité alentó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que volvieran a examinar el concepto de la interfaz buque-puerto y presentaran propuestas al FAL 41 para incluir un nuevo punto del orden del día en el Plan de acción de alto nivel de la Organización.

Constitución de grupos de trabajo y grupos de redacción en el FAL 41

15.3 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los diferentes puntos del orden del día, el Comité acordó que en el FAL 41 deberían constituirse grupos de trabajo sobre los puntos siguientes:

- [.1 posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo; y
- .2 examen del Manual explicativo del Convenio de facilitación.]

15.4 El Comité reconoció que, en esta etapa, no era posible prever la constitución de grupos de redacción adicionales en el FAL 41.

15.5 El Comité acordó además que, si fuera necesario, el FAL 41 debería determinar cualesquiera otros grupos de trabajo o de redacción que pudiera ser necesario constituir cuando se examinen los diferentes puntos del orden del día. El Comité encargó a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, preparase y distribuyese el calendario provisional del FAL 41 y una lista de los grupos de trabajo o de redacción que podría ser necesario constituir, para que se examinen durante el FAL 41.

Propuestas de semanas de reunión para el bienio 2018-2019

15.6 El Comité examinó la propuesta del Secretario General de que el Comité debería reunirse en periodos de sesiones ordinarios una vez al año, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 del Convenio constitutivo de la OMI y en el artículo 2 a) del Reglamento interior, en lugar de con la frecuencia actual de cada 18 meses, lo cual permitiría al Comité adelantar su importante labor y darle impulso.

15.7 El Comité recordó que el FAL 37 (párrafo 14.7 del documento FAL 37/17) había propuesto que el Comité debería reunirse cada 18 meses, en lugar de cada 12 meses, basándose en el orden del día del siguiente bienio y en las limitaciones presupuestarias y económicas existentes en aquel momento. El FAL 37 había acordado que la decisión debería revisarse periódicamente, teniendo en cuenta el orden del día del Comité y la necesidad de avanzar con las cuestiones relacionadas con la facilitación. El Consejo (párrafo 8.2 del documento C/ES.26/D) había tomado nota de que la decisión del Comité de reunirse cada 18 meses estaba sujeta a revisión.

15.8 El Comité [acordó reunirse en periodos de sesiones ordinarios una vez al año, celebrando una reunión de una semana de duración en 2018 y otra en 2019, e invitó al Secretario General a que elaborase las propuestas presupuestarias pertinentes para el bienio 2018-2019 a fin de que las examine la Asamblea en su trigésimo periodo de sesiones ordinario en noviembre de 2017] [no aceptó la propuesta].

Fecha y lugar del próximo periodo de sesiones

15.9 El Comité tomó nota de que se había previsto que el FAL 41 se celebrara, en principio, [del 3 al 7 de abril] de 2017 en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres (Reino Unido).

Situación de los resultados previstos del Comité para el bienio 2018-2019

15.10 El Comité tomó nota de que de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.1 del documento sobre la "Aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización", adoptado mediante la resolución A.1099(29), los informes sobre la situación de los resultados incluidos en el Plan de acción de alto nivel se elaborarán y se adjuntarán al informe de cada periodo de sesiones de los subcomités y comités, y al informe bienal del Consejo a la Asamblea. En dichos informes se indicarán los resultados nuevos cuya inclusión en los órdenes del día bienales se haya aceptado.

15.11 Además, el Comité tomó nota de que en la resolución A.1099(29) también se pedía que, al elaborar dicho informe, cada órgano de la Organización debería incorporar en su propio informe todos los informes sobre la situación de los resultados que hubiera recibido desde su informe anterior.

15.12 El Comité refrendó la situación de los resultados para el bienio 2016-2017 incluidos en el informe sobre la marcha de la labor bienal que había preparado la Secretaría, en consulta con el Presidente, según se indica en el anexo [...].

Orden del día posbienal del Comité

15.13 El Comité tomó nota de que en el contexto de la resolución A.1099(29), el Comité establecerá y mantendrá un orden del día posbienal, utilizando el formato que figura en el documento anteriormente mencionado, y lo adjuntará a los informes de cada periodo de sesiones.

15.14 El Comité refrendó la situación de los resultados previstos aceptados como resultados posbienales para el bienio 2016-2017, los cuales figuran en el anexo [].

Elaboración de un nuevo marco estratégico de la Organización para 2018-2023

15.15 El Comité tomó nota de la decisión de la A 29 de elaborar un nuevo marco estratégico de la Organización para 2018-2023, cuyo número de resultado es 4.0.3.1, fijando 2017 como año de ultimación previsto.

15.16 La Secretaría informó al Comité de su intención de presentar al FAL 41 un documento con los resultados revisados del Comité, ajustándose al nuevo marco estratégico, para que lo examine y adopte las medidas pertinentes. El Comité tomó nota de que, en consecuencia, el FAL 41 informaría al C 118 acerca de los resultados de dicha revisión.]

16 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2017

16.1 De conformidad con lo estipulado en su Reglamento interior, el Comité reeligió por aclamación al [Sr. Yury Melenas (Federación de Rusia)] como Presidente y a la [Sra. Marina Angsell (Suecia)] como Vicepresidenta para 2017.

17 OTROS ASUNTOS

Examen de las prescripciones administrativas de los instrumentos de obligado cumplimiento

17.1 Al examinar el documento FAL 40/17/1, el Comité tomó nota de que el C 113 había aprobado el informe definitivo del Grupo directivo especial encargado de reducir las prescripciones administrativas (SG-RAR) y había pedido a los comités pertinentes que examinaran las prescripciones administrativas correspondientes a sus ámbitos y estudiaran cómo proceder con arreglo al resultado de la labor del SG-RAR, con miras a elaborar los resultados debidos para incluirlos en el Plan de acción de alto nivel para 2016-2017.

17.2 El Comité tomó nota asimismo de que el LEG 102, el MEPC 68 y el MSC 95 habían examinado las prescripciones correspondientes reunidas por la Secretaría sobre la labor del Comité jurídico, la labor relacionada con el medio ambiente y los instrumentos de la OMI relativos a la seguridad y a la protección, respectivamente, junto con las recomendaciones del SG-RAR y un resumen de las observaciones obtenidas durante las consultas públicas (LEG 102/6, anexo; MEPC 68/13/2, anexo; y MSC 95/21, anexo), y pidieron a la Secretaría que analizase la información, teniendo en cuenta las decisiones de la A 28 en relación con las notificaciones presentadas mediante el GISIS (resolución A.1074(28)), y los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el uso de los libros registro electrónicos previstos en el Convenio MARPOL, y que informase de los resultados de dicho análisis al LEG 103, al MSC 96 y al MEPC 69.

17.3 El Comité tomó nota que la A 29 había incluido el resultado 14.0.1.1: "Análisis y examen de las recomendaciones para reducir las cargas administrativas de los instrumentos de la OMI, incluidas las formuladas por el SG-RAR" en el Plan de acción de alto nivel correspondiente al bienio 2016-2017 y, si bien el Comité de facilitación no había tenido oportunidad de examinar los resultados del C 113, basándose en las decisiones de otros comités y anticipando la conformidad del Comité de facilitación en su periodo de sesiones de 2016, se incluyó también al Comité de facilitación como órgano superior del citado resultado.

17.4 El Comité se mostró de acuerdo con la decisión de la A 29 de incluir el Comité de facilitación como órgano superior del resultado 14.0.1.1: "Análisis y examen de las recomendaciones para reducir las cargas administrativas de los instrumentos de la OMI, incluidas las formuladas por el SG-RAR".

17.5 El Comité tomó nota de que, en la lista de prescripciones administrativas percibidas como una carga administrativa (C 113/11, apéndice 7), no figuraba ninguna prescripción administrativa relacionada con el Convenio de facilitación.

17.6 El Comité examinó la lista confeccionada por la Secretaría (documento FAL 40/17/1, anexo). El Comité tomó nota de que, si bien las partes interesadas no habían calificado de carga administrativa concretamente las nueve prescripciones que están dentro del ámbito del Comité pertinentes a los instrumentos de la OMI relacionados con la facilitación, el SG-RAR había determinado que eran similares a prescripciones que se consideraban cargas administrativas para convenios del ámbito de otros comités (apéndice 6 del documento C 113/11), por lo que podía convenir que el Comité de facilitación las examinase.

17.7 El Comité dio instrucciones a la Secretaría para que tuviese en cuenta las decisiones de la A 28 sobre las notificaciones presentadas a través del GISIS (resolución A.1074(28)) y las decisiones de la A 29 relativas a la labor constante de la Organización para reducir las cargas administrativas, y analizase dicha información desde el punto de vista de la viabilidad, costo, ventajas y probabilidades de su uso. El Comité acordó tener en cuenta en el FAL 41 los resultados de las deliberaciones correspondientes del MEPC 69 y del MSC 96. El Comité también invitó a los Estados Miembros a que presentasen propuestas al FAL 41.

17.8 El Comité examinó la propuesta de la Secretaría de constituir un grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/FAL durante el FAL 41, para estudiar las prescripciones y proponer soluciones comunes. El Comité tomó nota de que la intención de la propuesta de la Secretaría era contar con un enfoque orgánico y coordinado para los resultados de todos los comités técnicos y tener en cuenta que ni el MSC ni el MEPC tienen ningún grupo de trabajo disponible para realizar esa tarea. Sin embargo, el Comité manifestó sus dudas sobre la viabilidad de contar con un grupo de trabajo mixto y no dio su apoyo a la propuesta.

Declaración del *United for Wildlife International Taskforce* sobre el transporte de productos ilícitos de fauna y flora silvestres

17.9 El Comité examinó el documento FAL 40/17/3 (Secretaría) sobre la declaración del *United for Wildlife International Taskforce* sobre el transporte de productos ilícitos de fauna y flora silvestres, firmada por el Secretario General de la Organización el 15 de marzo de 2015. El Comité tomó nota de que la declaración había sido elaborada por un grupo de tareas internacional sobre el transporte de productos ilícitos de fauna y flora silvestres, y contenía compromisos firmes para hacer frente al comercio ilícito de fauna y flora silvestres.

17.10 El Comité tomó nota de que muchos integrantes del sector del transporte, incluidas las compañías representadas en el Grupo de tareas, habían acordado hacer cumplir una política de tolerancia cero mediante su negativa a facilitar o tolerar, a sabiendas, el transporte ilícito de fauna y flora silvestres, o de productos ilícitos de fauna y flora silvestres. Esta política se incluirá en documentos como las condiciones de transporte, los contratos de empleo y con los clientes, así como en el material publicitario.

17.11 El Comité tomó nota de que el comercio ilícito de fauna y flora silvestres tiene muchos paralelismos con el comercio ilícito de drogas, cuestión ya abordada por el Comité en el pasado, por ejemplo, con la adopción de la resolución FAL.9(34): "Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional". El Comité, si bien reconoció que la OMI no es el organismo principal en la prevención y supresión del comercio ilícito de fauna y flora silvestres o del contrabando de drogas, convino en que no adoptar medidas adecuadas para evitar el transporte de dichos productos a bordo de los buques podría dar lugar a que la gente de mar se demorase en procedimientos judiciales y sus buques se retrasasen.

17.12 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento FAL 40/17/4 (CLIA), en el que se describe la experiencia de la CLIA con el *United for Wildlife International Taskforce* sobre el transporte ilícito de fauna y flora silvestres y el apoyo prestado, y el proyecto de declaración al respecto.

17.13 El Reino Unido reiteró el costo humano de la delincuencia organizada y los grupos armados ilícitos que se financian con el comercio ilícito de fauna y flora silvestres, acogió con satisfacción el hecho de que el sector del transporte marítimo ya participe en el Grupo de tareas y alentó encarecidamente a que se siguiese trabajando en esta labor fundamental.

17.14 El Comité alentó a los Estados Miembros y a las delegaciones observadoras a que llamasen la atención de las autoridades nacionales y los miembros integrantes pertinentes, según corresponda, sobre dicha declaración.

Información sobre la elaboración de definiciones uniformes para las operaciones portuarias de los buques en apoyo de una logística de transporte segura, eficaz y sostenible

17.15 El Comité examinó el documento FAL 40/INF.3 (BIMCO y otros), en el que se informa de las deliberaciones del sector destinadas a elaborar definiciones acordadas a nivel internacional para las operaciones portuarias de los buques, y tomó nota de que organizaciones internacionales y representantes del sector de 15 compañías navieras importantes y cuatro puertos punteros habían estado trabajando juntos dentro de un "grupo de tareas" para optimizar las escalas portuarias, con el fin de elaborar un entendimiento común sobre las etapas de las operaciones portuarias de los buques respecto de las horas, lugares y actividades, conforme a las prácticas actuales a bordo de los buques, en las terminales y en los contratos comerciales.

17.16 El Comité invitó a los coautores a que presentasen al FAL 41 los resultados de la prueba de las nuevas definiciones de las acciones que se realizan en las operaciones portuarias de los buques durante las escalas en tiempo real, que se celebrará en 2016.

Mecanismo de verificación e inspección de las Naciones Unidas para el Yemen

17.17 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría sobre la labor del mecanismo de verificación e inspección de las Naciones Unidas para el Yemen (UNVIM) constituido a partir de la resolución 2216 (2015) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas:

- .1 en la resolución 2216 (2015) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, aprobada el 14 de abril de 2015, se exhorta a los Estados Miembros, especialmente a los Estados Miembros vecinos del Yemen, a que inspeccionen, por medio de sus autoridades nacionales y con arreglo a la legislación y ajustándose al Derecho internacional, toda carga destinada al Yemen presente en su territorio, cuando el Estado Miembro de que se trate tenga información que ofrezca motivos fundados para creer que la carga contiene armas y material afín prohibidos en virtud del párrafo 14 de dicha resolución;

- .2 con arreglo a la resolución 2216 (2015) y a petición del Gobierno de la República del Yemen, el Secretario General de las Naciones Unidas constituyó un mecanismo de verificación e inspección de las Naciones Unidas (UNVIM) para facilitar las importaciones comerciales destinadas al Yemen; y
- .3 en el sitio en la Red del UNVIM de acceso público (<https://www.vimye.org>), se puede obtener más información sobre la resolución 2216 (2015), información dirigida a los Estados Miembros, los procedimientos operativos normalizados del UNVIM y los formularios electrónicos para su uso por el sector.

18 MIGRACIÓN MIXTA EN CONDICIONES PELIGROSAS POR MAR

18.1 Tras el acuerdo del Comité de incluir un nuevo punto en el orden del día titulado "Migración mixta en condiciones peligrosas por mar" (párrafo 1.8 anterior), el Comité examinó dentro de este punto del orden del día la información proporcionada en el documento FAL 40/17 (Secretaría) referida a los resultados de la Reunión interorganismos de alto nivel para abordar la migración mixta en condiciones peligrosas por mar, que se celebró en la sede de la OMI los días 4 y 5 de marzo de 2015, y el documento FAL 40/17/2 (Secretaría) sobre las enmiendas a la circular MSC/Circ.896/Rev.1.

18.2 El Comité tomó nota de que el LEG 102, al examinar los resultados de la reunión interorganismos de alto nivel, había tomado nota de que la finalidad de la reunión había sido facilitar el diálogo y promover una mayor cooperación y armonización entre los organismos de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales, las organizaciones no gubernamentales, los Gobiernos y el sector del transporte marítimo. Se expresaron las opiniones siguientes:

- la cuestión referente a la migración mixta era un problema mundial y los sistemas de búsqueda y salvamento que gestiona la comunidad marítima no estaban diseñados para salvar a cientos de miles de personas a la deriva en embarcaciones pequeñas, no aptas para navegar, abandonadas en las vías de navegación;

- el Comité jurídico debería examinar el régimen jurídico internacional que trata de este asunto complejo de la migración por vía marítima y determinar las carencias que han de abordarse;
- esta cuestión debería remitirse también al MSC, al Comité de facilitación y al Consejo, como asunto prioritario;
- la situación de los migrantes en el mar y de los servicios de búsqueda y salvamento en la región del Mediterráneo era muy grave y requería medidas urgentes, y los obstáculos de procedimiento no deberían impedir que el Comité jurídico y la OMI abordasen este problema; y
- algunas delegaciones manifestaron preocupación en relación con la revisión propuesta de "necesitados de auxilio" y que la cuestión excedía el ámbito del Comité jurídico.

18.3 El Comité tomó nota de que el MSC 95, durante una sesión especial sobre la migración mixta en condiciones peligrosas por mar destinada a examinar los resultados de la reunión interorganismos de alto nivel, había examinado cuestiones clave de su competencia, incluida la búsqueda y el salvamento, y el funcionamiento de los buques mercantes, dados los casos recientes de salvamentos en masa de migrantes y, tras las deliberaciones:

- .1 había acordado incluir en el orden del día del MSC 96 un punto titulado "Migración mixta en condiciones peligrosas por mar".
- .2 había invitado a los Estados Miembros a que presentasen documentos al MSC 96, en los que se sigan abordando estas cuestiones y las sugerencias planteadas en el MSC 95;
- .3 había incluido el resultado previsto 5.1.2.2: "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar", en el orden del día del NCSR 3 a partir del orden del día bienal para 2016-2017; y
- .4 había remitido al Subcomité NCSR las "Orientaciones para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar y las personas rescatadas", para que las examinase, y había encargado al NCSR 3 que presentase el correspondiente informe al MSC 96.

18.4 El Comité tomó nota además de que, por invitación de Italia, se había celebrado en la sede de la OMI el 21 de septiembre de 2015 una reunión oficiosa destinada a examinar el marco jurídico para el salvamento de los migrantes mixtos en el mar.

18.5 Al examinar el documento FAL 40/17/2, el Comité tomó nota de que las secretarías de la OMI, la OIM y la UNODC, siguiendo la recomendación de la Reunión interorganismos de alto nivel para abordar la migración mixta en condiciones peligrosas por mar, de elaborar bases de datos compartidas sobre sucesos relacionados con los migrantes y sobre presuntos traficantes y buques sospechosos, habían propuesto al MSC 95 enmiendas al apéndice de la circular MSC/Circ.896/Rev.1, a fin de reflejar la información relacionada con los migrantes y los presuntos traficantes y buques sospechosos que debería incluirse en las bases de datos compartidas, dejando de lado la trata de migrantes, dado que esta cuestión excede el ámbito de cooperación entre las tres organizaciones.

18.6 El Comité tomó nota también de que, tras haber examinado las propuestas sobre las bases de datos compartidas sobre sucesos relacionados con los migrantes y sobre los presuntos traficantes y buques sospechosos, el MSC 95:

- .1 había aceptado, como labor en curso, el formato de notificación enmendado que figura en el anexo del documento MSC 95/21/10/Add.1;
- .2 había remitido la circular MSC/Circ.896/Rev.1 y el formato revisado al Comité de facilitación, a fin de que los examinase desde su punto de vista, con miras a que el FAL 40 y el MSC 96 adoptasen una circular conjunta MSC/FAL; y
- .3 había invitado a los Gobiernos Miembros a que pusiesen el formato de notificación enmendado en conocimiento de todas las partes interesadas, y a que presentasen a la Organización información oportuna y precisa sobre los sucesos con migrantes y sobre los presuntos traficantes y los buques sospechosos, a través del módulo de facilitación del GISIS.

18.7 No se presentó al FAL 40 ningún documento con observaciones sobre el documento FAL 40/17/2, sin embargo, tras las deliberaciones, el Comité acordó recomendar que el MSC tuviese en cuenta lo siguiente al enmendar la circular MSC/Circ.896/Rev.1:

- .1 se debería mantener el carácter no obligatorio del texto de las directrices;
- .2 se debería suprimir el primer párrafo del anexo del proyecto de circular revisada sobre la Convención contra la Delincuencia Transnacional Organizada;
- .3 el tercer párrafo del anexo del proyecto de circular revisada debería referirse a los Estados Miembros y no a los Gobiernos Contratantes;
- .4 en cuanto al formato de notificación del apéndice del anexo del proyecto de circular revisada, el título del informe debería reflejar que se trata de sucesos relacionados con migrantes en el mar;
- .5 en el formato de notificación, no estaba claro qué diferencia había entre la información que se solicita en la "Breve descripción del suceso y medidas adoptadas" y en "Detalles sobre el tráfico ilícito de migrantes". Estas dos entradas deberían unirse; y
- .6 a fin de facilitar las actualizaciones en el futuro, la circular debería seguir siendo una circular MSC dentro del ámbito de competencias del MSC, en lugar de convertirse en una circular conjunta MSC/FAL.