



COMITÉ DE FACILITACIÓN
28º periodo de sesiones
Punto 19 del orden del día

FAL 28/19
8 noviembre 2000
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN CORRESPONDIENTE
A SU 28º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Página
1 GENERALIDADES - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	4
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	7
3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL	8
4 EXAMEN Y APROBACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO	8
5 MENSAJES MEDIANTE INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	8
6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	10
7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO	10
8 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES	15
9 FORMALIDADES RELACIONADAS CON LA CARGA - ASPECTOS DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	16
10 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS -POLIZONES	16
11 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI - MODELO DE NOTIFICACIÓN ARMONIZADO	20

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

Sección	Página
12 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI PERTINENTES PARA LA CUESTIÓN DE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO	24
13 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN	31
14 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	33
15 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN	34
16 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES	34
17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2000	35
18 OTROS ASUNTOS	36
19 INFORME PARA EL CONSEJO	36

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	-	ORDEN DEL DÍA DEL 28º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	-	ESTRATEGIA PARA FOMENTAR LA UTILIZACIÓN DE MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN CON OBJETO DE ARMONIZAR Y SIMPLIFICAR LOS PROCEDIMIENTOS
ANEXO 3	-	MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA INTERPERIODOS SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON EL COMERCIO ELECTRÓNICO
ANEXO 4	-	ENMIENDAS PROPUESTAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN
ANEXO 5	-	ARMONIZACIÓN DE LOS CERTIFICADOS
ANEXO 6	-	DECLARACIÓN DE LOS PAÍSES BAJOS SOBRE EL PROYECTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OMI SOBRE FACILITACIÓN
ANEXO 7	-	CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 29º PERIODO DE SESIONES

- ANEXO 8 - PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN PARA EL PERIODO 2004 A 2008
- ANEXO 9 - PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO (SPI)

1 GENERALIDADES - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 28º periodo de sesiones del 30 de octubre al 3 de noviembre de 2000 bajo la Presidencia del Sr. L. Barchue (Liberia). También estuvo presente el Vicepresidente, Sr. W. Tieman (Países Bajos).

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

ALEMANIA	LÍBANO
ANGOLA	LIBERIA
ARABIA SAUDITA	MALASIA
ARGELIA	MALTA
ARGENTINA	MÉXICO
AUSTRALIA	NIGERIA
BAHAMAS	NORUEGA
BANGLADESH	PAÍSES BAJOS
BÉLGICA	PANAMÁ
BRASIL	PERÚ
CANADÁ	POLONIA
CHILE	PORTUGAL
CHINA	REINO UNIDO
CHIPRE	REPÚBLICA DE COREA
COLOMBIA	REPÚBLICA ISLÁMICA
CUBA	DEL IRÁN
DINAMARCA	REPÚBLICA POPULAR
EGIPTO	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESPAÑA	[REPÚBLICA UNIDA
ESTADOS UNIDOS	DE TANZANÍA]
ESTONIA	RUMANIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SIRIA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	TAILANDIA
GHANA	TÚNEZ
GRECIA	TURQUÍA
INDONESIA	UCRANIA
ISLAS MARSHALL	VENEZUELA
ITALIA	

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
MACAO (CHINA)

1.3 Asistieron al periodo de sesiones representantes de las Naciones Unidas y del siguiente organismo especializado:

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

y observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)

así como observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES
SINDICALES LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PERMANENTE DE LOS CONGRESOS
DE NAVEGACIÓN (AIPCN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE
CLASIFICACIÓN (IACS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DE TRANSPORTE
DE CARGA (ICHCA)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS
(OCIMF)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES
DE BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO MUNDIAL DE TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)

1.4 En nombre del Secretario General, el Sr. E. E. Mitropoulos, Secretario General Adjunto/Director, División de Seguridad Marítima, dio la bienvenida a los participantes y, en primer lugar, subrayó la importancia de la labor del Subcomité en relación con los polizones, cuestión cuyo alcance se había puesto de manifiesto una vez más por el considerable número de sucesos notificados. Basándose en el examen del informe del Grupo especial de trabajo por correspondencia y otros informes pertinentes, se espera que el Comité decida, en este periodo de sesiones, de qué manera podría solucionarse el problema de los polizones, que se ha convertido en una pesada carga tanto para los buques y sus tripulantes como para el sector marítimo en su conjunto.

El Sr. Mitropoulos informó al Comité de que, de conformidad con lo estipulado en el artículo VII del Convenio de Facilitación, estaba previsto que el 1 de enero de 2001 entraran en vigor las enmiendas al anexo del Convenio relativas al tráfico ilícito de drogas; la llegada, permanencia y salida de buques, pasajeros, tripulación y carga; y la utilización del intercambio electrónico de datos (IED), aprobadas por el Comité en su 27º periodo de sesiones.

Con respecto a otras actividades relacionadas con la facilitación, el Sr. Mitropoulos hizo mención de los seminarios sobre facilitación organizados por la OMI en Barbados, la República Dominicana, Malta, Panamá y el Líbano, con fondos facilitados por el Gobierno de los Países Bajos y el Fondo de Cooperación Técnica. Gracias al éxito de todas esas actividades los proyectos actuales sobre facilitación del tráfico marítimo internacional se concluyeron satisfactoriamente.

El Sr. Mitropoulos señaló que la utilización de mensajes mediante intercambio electrónico de datos para el despacho de buques y carga constituía otro punto importante del orden del día del Comité, y que bajo ese punto se seguirían examinando distintos modos de fomentar el uso del IED con objeto de armonizar y simplificar los procedimientos, incluida la elaboración de un Compendio de la OMI sobre facilitación y operaciones electrónicas.

Otra cuestión de importancia que el Comité tratará esta semana es la armonización de los certificados del buque. El Sr. Mitropoulos recordó que, en el último periodo de sesiones, el Comité había preparado un anteproyecto de modelo de certificados de buques y había reunido una serie de certificados y documentos pertinentes a fin de armonizarlos y simplificarlos. Al examinar la cuestión, el Comité tendrá en cuenta las observaciones del CSM y del CPMM, así como el asesoramiento de la Oficina Jurídica.

Refiriéndose al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI) el Sr. Mitropoulos subrayó la continua evaluación del curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad; la elaboración de un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel, para representantes de terminales; y el examen de la cuestión de la disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores. En el orden del día del Grupo de trabajo SPI se incluían la elaboración de Directrices para la formación del personal marítimo portuario, según las instrucciones del CSM, y la actualización de la lista de publicaciones existentes relacionadas con temas y aspectos de la interfaz buque-puerto.

Asimismo, el Sr. Mitropoulos informó al Comité de que sólo se había recibido el 50% de las 105 aceptaciones requeridas de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, cuyo objeto es institucionalizar el Comité de Facilitación, e hizo la observación de que, nueve años después de que se hubieran aprobado las enmiendas, no se consideraba un nivel aceptable, por lo que invitó a los Gobiernos Miembros a que, si aún no lo habían hecho, adoptaran medidas para aceptar las enmiendas, de manera que puedan entrar en vigor lo antes posible.

Para concluir el Sr. Mitropoulos hizo mención de la resolución A.900(21), "Objetivos de la Organización a partir del año 2000", aprobada por la última Asamblea, en la que se recoge la visión del Secretario General sobre los aspectos a los que la OMI debe prestar especial atención durante la nueva década. De todas las cuestiones con respecto a las cuales la Asamblea había pedido a los Comités que, bajo la coordinación del Consejo prestaran atención, mencionó específicamente el cambio de énfasis para destacar el factor humano; la implantación efectiva y uniforme de las normas de la OMI, en particular el Convenio de Formación revisado y el

Código IGS; el desarrollo de una cultura de la seguridad y una toma de conciencia acerca del medio ambiente; así como el fortalecimiento de los programas de cooperación técnica de la OMI y su puesta en práctica concediéndoles máxima prioridad.

También manifestó que confiaba en que el Comité desempeñaría una importante función en la consecución de esta normativa, y en que se cumpliera la petición de la Asamblea de que los Gobiernos intensifiquen sus esfuerzos para prevenir y eliminar actos tales como el tráfico ilícito de drogas, la migración ilegal por mar y los casos de polizónaje, todos ellos competencia del Comité.

1.5 En respuesta a las observaciones del Sr. Mitropoulos, el Presidente señaló que en el transcurso de las deliberaciones del Comité se prestaría especial consideración a sus consejos y peticiones.

Verificación de poderes

1.6 En nombre del Secretario General, el Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité de que todos los poderes presentados para el periodo de sesiones estaban en regla.

Aprobación del orden del día

1.7 En el anexo 1 figura el orden del día aprobado por el Comité, junto con una lista de los documentos presentados en relación con cada uno de sus puntos.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones relativas a su labor adoptadas en:

- .1 el 20º periodo de sesiones extraordinario del Consejo (FAL 28/2);
- .2 el vigésimo primer periodo de sesiones de la Asamblea (FAL 28/2);
- .3 el 44º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) (FAL 28/2 y FAL 28/12/1); y
- .4 el 72º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (CSM) (FAL 28/2 y FAL 28/12/1).

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

Resultados del 20º periodo de sesiones extraordinario del Consejo

2.3 El Comité tomó nota (FAL 28/2, párrafos de 2 a 6) de que el Consejo, en su 20º periodo de sesiones extraordinario, aprobó el informe del Comité sobre su 27º periodo de sesiones y refrendó las propuestas del Secretario General, incluido, entre otras cosas, el acuerdo sobre el número de semanas de reunión propuesto por el Comité.

Resultados de la vigésimo primera Asamblea

2.4 El Comité (FAL 28/2, párrafo 7) tomó nota de que la vigésimo primera Asamblea había aprobado los informes del Comité correspondientes a sus 26º y 27º periodos de sesiones.

3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Estado jurídico del Convenio

3.1 El Comité tomó nota de que, desde su 27º periodo de sesiones, la República de Lituania (FAL 28/3) y Bangladesh se habían adherido al Convenio con efecto a partir del 25 de enero de 2000 y el 21 de septiembre de 2000 respectivamente, elevando así a 85 el número total de Gobiernos Contratantes.

3.2 Tras expresar su agradecimiento a los Gobiernos de la República de Lituania y Bangladesh, el Comité instó a los Gobiernos Miembros que no habían aceptado el Convenio a que consideraran la posibilidad de hacerlo lo antes posible, a fin de contribuir a los esfuerzos de la Organización para facilitar el tráfico marítimo internacional.

3.3 El Comité tomó nota de la información proporcionada por Bélgica sobre el establecimiento de un Comité Nacional de Facilitación.

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

El Comité tomó nota de que en el presente periodo de sesiones no se habían presentado enmiendas al anexo del Convenio para su adopción formal y examinó futuras enmiendas en el ámbito del punto 7 del orden del día (examen general del Convenio).

5 MENSAJES MEDIANTE INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

5.1 En su anterior periodo de sesiones (FAL 27/19, párrafo 5.2), el Comité, examinó una propuesta formulada por los Países Bajos (FAL 27/5) sobre la elaboración de un compendio en el que figuren descripciones simples de los mensajes IED para los impresos FAL correspondientes, y directrices prácticas que puedan aplicarse inmediatamente, a fin de que la OMI las publique como práctica recomendada para sustituir los documentos FAL por los mensajes mediante intercambio electrónico de datos (IED), y acordó restablecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el intercambio electrónico de datos, con el mandato que figura en el documento FAL 27/19, párrafo 5.2. El Comité decidió también que durante el lapso interperiodos dicho Grupo perfeccionara en lo posible el mensaje BERMAN.

5.2 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia acerca del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL 28/5), aprobó el Compendio (FAL 28/5, anexo) que se distribuirá mediante la circular FAL.5 y solicitó a la Secretaría que se distribuya como publicación de la OMI.

5.3 El Comité volvió a examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 28/5/1) sobre la elaboración de mensajes electrónicos uniformes relativos a la llegada, permanencia y despacho de buques, personas y carga y el documento presentado bajo el punto 7

del orden del día por Australia (FAL 28/7/2), en el que propone el desarrollo de medios electrónicos para verificar las matrículas de los buques, el pago de los derechos de faro, el certificado de francobordo y varios certificados de seguridad adicionales, necesarios para obtener el despacho de aduanas que permita al buque salir de puerto, y que formarían parte de la declaración general.

5.4 El Comité acordó restablecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el intercambio electrónico de datos (IED) bajo la presidencia de los Países Bajos, con el fin de:

- .1 preparar una circular FAL.5 conexas relativas a la aprobación del Compendio de la OMI sobre Facilitación y comercio electrónico;
- .2 elaborar una estrategia para promover el uso de medios electrónicos destinados al intercambio de información con el objetivo de armonizar y simplificar los procedimientos, teniendo en cuenta los documentos FAL 28/5/1 y FAL 28/7/2;
- .3 preparar el mandato pertinente para el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos a fin de que éste examine con mayor detalle el tema de la tecnología de la información y las comunicaciones en relación con las operaciones comerciales electrónicas en el sector marítimo; y
- .4 definir claramente la propuesta del establecimiento de un punto de convergencia para las cuestiones relacionadas con las operaciones comerciales electrónicas en el seno de la OMI.

5.5 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FAL 28/WP.5), el Comité adoptó las decisiones que se indican en los párrafos siguientes.

5.6 El Comité aprobó:

- .1 la circular FAL.5/14 acerca del Compendio de la OMI sobre facilitación y operaciones electrónicas (anexo 1);
- .2 el documento de estrategia para fomentar la utilización del IED (anexo 2); y
- .3 el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos* (anexo 3);

* Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:

Sr. A.A. de Lijster
Senior Advisor,
Royal Association of
the Netherlands' Shipowners (RANS)
P & O Nedlloyd B.V.
P.O. Box 240
3000 DH Rotterdam
Países Bajos

Teléfono: 3110 4006947
Facsímil: 3110 4006187
Correo electrónico: Lijster@tip.nl

5.7 El Comité consideró que, en la actualidad, no resultaba viable que hubiera un punto de convergencia para cuestiones relacionadas con las operaciones electrónicas en la Secretaría de la OMI, y que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos podría encargarse de las cuestiones pertinentes de manera provisional. El Grupo de trabajo por correspondencia podría hacer uso extensivo de Internet, lo que constituiría un punto de convergencia virtual. Se propuso que la Secretaría de la OMI investigase la manera más eficaz de intercambiar información a través de Internet.

5.8 Con respecto a la propuesta de Australia (FAL 28/7/2), el Comité consideró que debería examinarse el actual procedimiento de despacho para la salida de los buques y recomendó la utilización de medios electrónicos para ese trámite cuando fuera aplicable. En segundo lugar, para simplificar más los procedimientos de llegada, debería examinarse la práctica de requerir el despacho de salida de los buques del puerto de escala anterior, para ver si puede eliminarse.

Australia también informó al Comité de su propósito de presentar un documento informativo señalando la necesidad de que el sector marítimo adopte procedimientos electrónicos de notificación y despacho que incorporen los requisitos de todas las autoridades públicas.

Uso de normas internacionales en el proceso de intercambio de datos marítimos

5.9 El Comité tomó nota de la información suministrada por los Estados Unidos sobre el uso de normas internacionales en el proceso de intercambio de datos marítimos (FAL 28/INF.5) y dio las gracias a la ISO por su detallada ponencia sobre el tema.

6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

6.1 El Comité, recordando que, en su periodo de sesiones anterior (FAL 27/19, párrafo 6.4), había examinado las Directrices del Comité sobre organización y método de trabajo, tomó nota de que dichas Directrices se distribuyeron posteriormente como circular FAL.3/Circ.179.

6.2 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que aplicasen las Directrices convenientemente y las pusieran en conocimiento de sus representantes en las reuniones de la OMI, recomendándoles que se adhiriesen a ellas. Asimismo, se pidió a la Secretaría que observara estrictamente las directrices.

6.3 El Comité también invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran durante su próximo periodo de sesiones observaciones y/o propuestas sobre las Directrices para mejorarlas con el fin de racionalizar más la tarea del Comité.

7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO

7.1 El Comité recordó que en su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 7.2), Alemania había propuesto que se mejorara el Convenio FAL tomando las siguientes medidas:

- .1 modernización y actualización, de acuerdo con las presentes necesidades del sector naviero;
- .2 un posible cambio de dirección que lleve a un Convenio de Seguridad Portuaria;

- .3 el establecimiento de un grupo de trabajo encargado de la revisión del Convenio en un futuro próximo; y
- .4 la convocatoria, en un momento conveniente, de una conferencia encargada de examinar el Convenio.

Se pidió a Alemania que en el siguiente periodo de sesiones presentara una propuesta de fondo por escrito, de conformidad con las Directrices del Comité, a fin de que pudiera utilizarse como punto de partida para examinar la cuestión. Sin embargo, en su 27º periodo de sesiones el Comité FAL no recibió ninguna propuesta al respecto.

7.2 Alemania (FAL 28/7/1), tras recordar la preocupación que había manifestado su delegación durante el 26º periodo de sesiones del Comité respecto de la poca utilidad del Convenio FAL para el sector del transporte marítimo actual, debido a los cambios y a su modernización, así como al hecho de que el Convenio no se aplica a nivel mundial; tras referirse además a las deliberaciones en curso en el seno de la Organización Mundial del Comercio (OMC) que, en su opinión, superan el alcance y el concepto del Convenio FAL y ejercen influencia en la labor futura del Comité, propuso que disminuyera el ritmo de su labor a fin de evitar la duplicación de esfuerzos y que se solapen las actividades de las dos organizaciones y que se examine la conveniencia de que el Comité se reúna una vez por bienio, así como que se reduzca la duración de cada periodo de sesiones a media semana, es decir, a dos días y medio o tres.

7.3 La delegación de los Países Bajos señaló que, después del fracaso de la Conferencia de ministros de la OMC que se celebró en Seattle, en diciembre de 1999, se esperaba que en 2001 se realizara un nuevo intento y que aún no se habían adoptado decisiones para la próxima ronda sobre una cuestión nueva como la facilitación del comercio. Durante el año 2000 se han celebrado dos reuniones oficiosas sobre facilitación del comercio, a las que asistió la Secretaría de la OMI como consecuencia de la intervención de los Países Bajos y de la posterior decisión del Comité en su último periodo de sesiones. Se había pedido a la OMI y a otras organizaciones internacionales que presentaran un documento sobre su labor relativa a la facilitación, a fin de evitar el solape de actividades en esa esfera (véase también el párrafo 14.3).

La delegación de los Países Bajos opinó que, en vista de que la OMI se estaba ocupando de la cuestión de la facilitación del tráfico marítimo y la OMC de la facilitación del comercio, la labor de la OMI debería ser complementaria de la de la OMC, puesto que la OMI cubre el sector marítimo (así como la OACI se ocupa del sector de la navegación aérea) y que, por consiguiente, el Comité no debería disminuir el ritmo de su labor sino, por el contrario, continuar trabajando de acuerdo con su programa de trabajo.

7.4 Tras varias intervenciones en apoyo de la opinión de los Países Bajos, el Comité convino en que no disminuiría su labor y que, en vez de ello, continuaría su diálogo con la OMC y, al mismo tiempo, alentaría a los Gobiernos Miembros a que se hagan Partes en el Convenio FAL y acepten las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, destinadas a institucionalizar el Comité FAL.

7.5 El Comité pidió que, en consulta con los Gobiernos interesados y la Secretaría, se realizara un examen estratégico de la labor del Comité, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y de otro tipo en la esfera del tráfico marítimo internacional y que efectuara recomendaciones sobre cualquier medida que deba tomarse para actualizar el Convenio FAL y

la labor del Comité. La revisión también debería incluir recomendaciones sobre el modo en que el Comité debería hacer frente a los desafíos que se le planteen en el futuro en su esfera de competencia. Se invitó a los Gobiernos Miembros y a las Partes Contratantes del Convenio FAL a que contribuyeran a preparar la revisión* de modo que pueda presentarse en el próximo periodo de sesiones del Comité, a principios de 2002.

FUTURAS ENMIENDAS AL CONVENIO

7.6 El Comité acordó examinar el documento presentado por Australia (FAL 28/7/2) en relación con el punto 5 del orden del día (véase el párrafo 5.3).

7.7 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones (FAL 27/19, párrafo 7.12), había pedido al Grupo de trabajo encargado de las enmiendas que examinara el restante proyecto de enmienda al anexo del Convenio FAL, con grado de prioridad 2 sobre el recurso a las inspecciones previas al embarque y toda enmienda consiguiente a la introducción del Manifiesto de mercancías peligrosas.

7.8 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo (FAL 28/7) y:

- .1 acordó suprimir el proyecto de enmienda, con grado de prioridad 2, sobre inspección previa al embarque;
- .2 acordó suprimir la referencia a la declaración de mercancías peligrosas como impreso FAL 7, que figura en el apéndice 1 del Convenio, puesto que dicho documento sólo concernía a las entidades comerciales;
- .3 acordó que el Manifiesto de mercancías peligrosas debería designarse como "Impreso FAL 7" en el anexo del Convenio;
- .4 pidió a la Secretaría que comunicara el cambio en la numeración de los impresos mediante una circular FAL; y
- .5 pidió a la Secretaría que elaborara un texto revisado de la circular FAL.2/Circ.51, sobre el Manifiesto de mercancías peligrosas teniendo en cuenta los cambios de redacción propuestos, que preguntara al Subcomité DSC si es necesario conservar el Número de viaje y el Nombre del capitán en el impreso y que la distribuyera entre los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales.

7.9 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la sección 2 del anexo del Convenio FAL, según figura en el anexo 4, para que se distribuya de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, a efectos de su adopción.

*

Sr. Lawrence D. Barchue,
Representante permanente de Liberia ante la Organización Marítima Internacional
Dean Bradley House
52 Horseferry Road
Londres SW1P 2AF
Teléfono: + 44 (0)20 7976 0725
Facsímil: + 44 (0)20 7976 0726
Correo electrónico: 100631.656@compuserve.com

INFORMACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS DIVERSAS DISPOSICIONES DEL ANEXO DEL CONVENIO

7.10 El Comité examinó el cuadro resumido de una compilación (FAL 28/7/3) de las notificaciones presentadas por los Gobiernos Contratantes respecto de las diferencias entre las prácticas nacionales y las normas del Convenio, destinada a ayudar a los Gobiernos Miembros a determinar las normas que sería necesario revisar debido al gran número de "diferencias" notificadas y a alentarlos a examinar dichas diferencias. El Comité observó que el anexo del documento FAL 28/7/3 constituye los índices I y II del apéndice 6 de la publicación, a la venta, del Convenio FAL enmendado.

7.11 El Comité pidió a la Secretaría que incluyera el anexo del documento FAL 28/7/3 en el apéndice 6 de la próxima publicación del Convenio FAL.

PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN EL MAR Y EN PUERTOS: ASPECTOS DE FACILITACIÓN

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

7.12 El Comité, tras tomar nota (FAL 28/2, párrafo 9) de que en 1999 se habían registrado 309 actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, lo cual significaba un aumento del 47% respecto de la cifra correspondiente a 1998, señaló con preocupación, que durante el periodo examinado, dos marineros habían perdido la vida y otros 11 habían resultado heridos como consecuencia de los ataques llevados a cabo por piratas y ladrones armados; señaló además, que se habían secuestrado nueve buques, siete habían desaparecido y uno había sido destruido; así pues, el Comité renovó su petición a los Gobiernos de los Estados de abanderamiento, a los Estados rectores de puerto y Estados ibereños y al sector de que intensifiquen sus esfuerzos a fin de eliminar dichos actos ilícitos.

7.13 Se informó al Comité (FAL 28/2, párrafos 10 a 17) acerca de la finalización del proyecto de lucha contra los actos de piratería, tras las misiones de expertos, seminarios y cursillos impartidos en los países del África central y occidental y del océano Índico, y el Comité tomó nota con especial preocupación de la grave tendencia en la región del océano Índico, donde se prevé un incremento de los actos de piratería relacionados con el tráfico de drogas, a menos que los países interesados inicien con prontitud acciones conjuntas.

7.14 El Comité tomó nota asimismo de los avances realizados durante el 72º periodo de sesiones del CSM y de las decisiones adoptadas en dicho periodo de sesiones, especialmente respecto de:

- .1 la elaboración de un código de prácticas/instrumento para la investigación y enjuiciamiento del delito de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSC 72/17/4);
- .2 la aprobación de la circular MSC/Circ.967, sobre Directrices para los Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo (CCSM); y
- .3 la elaboración de una resolución de la Asamblea en la que se alienta a los Estados de abanderamiento a garantizar que se realizan controles adecuados

cuando se procede a registrar un buque, a fin de reducir el número de buques "fantasma" y de secuestros.

7.15 El Comité pidió a la Secretaría que lo mantuviera convenientemente informado sobre la cuestión de los actos de piratería y robos a mano armada.

Prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar

7.16 En su último periodo de sesiones (FAL 27/19, párrafo 7.20), el Comité tomó nota de que la primera reunión del Comité especial de las Naciones Unidas para la elaboración de un convenio contra la delincuencia transnacional organizada había acordado, en principio, que las disposiciones pertinentes de la circular MSC/Circ.896, sobre Medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, se incorporaran, en la medida de lo posible, en el capítulo pertinente al transporte marítimo del proyecto de protocolo en curso de elaboración.

7.17 El Comité tomó nota además de la aprobación del informe sobre la marcha del trabajo, pedido por la Asamblea en su vigésimo periodo de sesiones, mediante la resolución A.867(20), complementado en principio, según proceda, para dar cuenta de los resultados del 71º periodo de sesiones del CSM, así como de las próximas reuniones del Comité especial de las Naciones Unidas, a fin de presentarlo a la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones.

7.18 La Secretaría informó al Comité de que la vigésima primera Asamblea (A 21/5(b)/2, párrafos 34 y 35), tras tomar nota de la marcha de la labor sobre las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar:

- .1 refrendó el contenido de la circular MSC/Circ.896 sobre Medidas provisionales para combatir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar y la señaló a los Gobiernos para que éstos adopten las medidas pertinentes; y
- .2 renovó el mandato asignado a la Secretaría para que continúe supervisando los avances relativos a esta cuestión e informe al CSM según corresponda.

7.19 También se informó al Comité de que, en su 11º periodo de sesiones (2 a 27 de octubre de 2000), el Comité especial de las Naciones Unidas, durante la lectura final del proyecto de protocolo revisado para combatir el tráfico de migrantes por tierra, aire y mar, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Transnacional Organizada, aprobó, entre otras cosas, el capítulo II, relativo al "Tráfico de migrantes por mar" (11 de octubre de 2000). En él se tienen en cuenta las disposiciones pertinentes de la circular MSC/Circ.896, de conformidad con la petición de la OMI de que se tuviera presente su labor sobre las Directrices provisionales.

7.20 El Comité tomó nota asimismo de que la Convención contra la Delincuencia Transnacional Organizada, junto con los tres protocolos, ya estaba lista para ser presentada a la Asamblea General de las Naciones Unidas para su adopción en noviembre de 2000, y que la ceremonia oficial de la firma se llevaría a cabo en Palermo (Italia) en diciembre de 2000. El texto final del Protocolo relativo a los migrantes se presentará al CSM en su 74º periodo de sesiones.

7.21 El Comité pidió a la Secretaría que lo mantuviera informado sobre las novedades al respecto que surgieran.

PREVENCIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS: ASPECTO DE FACILITACIÓN

7.22 En su último periodo de sesiones (FAL 27/19, párrafo 7.25) se informó al Comité de los avances realizados en la implantación del proyecto de facilitación para la región del Caribe, que abarca las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas, y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)).

7.23 El Comité examinó el plan de seguimiento de los progresos realizados en la implantación de las recomendaciones del seminario de Kingston y las Directrices, en relación con el punto 13 del orden del día (Subprograma de Cooperación Técnica para la Facilitación).

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

Implantación de los Impresos normalizados de facilitación de la OMI

8.1 El Comité examinó el grado de implantación de los Impresos normalizados de facilitación entre los 54 Gobiernos Contratantes y Miembros Asociados (FAL 28/8), y la Secretaría le comunicó que Malta y el Reino Unido habían presentado información actualizada en el lapso interperiodos (FAL.2/Circ.60).

8.2 La delegación de Hong Kong (China), informó al Comité del estado de implantación del Impreso de facilitación 7 de la OMI, en dicho lugar, que calificó como "3" - Impreso nacional basado en el Impreso de la OMI.

8.3 La delegación de la Federación de Rusia señaló que el Comité Estatal Ruso de Aduanas había aprobado, en septiembre de 2000, la Reglamentación provisional sobre el despacho de buques y de carga en los puertos rusos. Dicha reglamentación prevé la aplicación de los impresos FAL 1-6. Asimismo, por orden del Ministro de Transporte de la Federación de Rusia, a partir del 4 de marzo de 2000 se aprobó oficialmente el modelo relativo a la lista de tripulantes siguiendo las pautas del Impreso FAL 5.

8.4 La delegación del Singapur informó al Comité de que su país no requiere, de manera rutinaria, que todo buque que llegue a Singapur presente los documentos enumerados en los impresos FAL 1-6. Incluso en casos específicos cuando hay que presentar uno o más de esos documentos, no se prescribe un modelo fijo para su presentación, a excepción de la Declaración de las provisiones a bordo que ha de presentarse en el impreso prescrito (C&E 117).

8.5 El Comité instó a los Gobiernos Miembros, que aún no han respondido a la solicitud de información, incluida la relativa al estado de implantación del nuevo Impreso de facilitación 7 de la OMI, (Manifiesto de mercancías peligrosas), a que envíen su respuesta lo antes posible.

8.6 El Comité tomó nota de que la CE (FAL 28/INF.4) había elaborado legislación mediante la que se propone introducir mayor uniformidad en los impresos relativos a la llegada y salida de buques en los puertos de la UE, mediante la utilización de los Impresos de facilitación de la OMI en todos los Estados Miembros de la UE.

9 FORMALIDADES RELACIONADAS CON LA CARGA - ASPECTOS DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Aspectos de facilitación del transporte multimodal de mercancías peligrosas

El Comité, tomando nota de que la cuestión relativa a la declaración de mercancías peligrosas había finalizado en su último periodo de sesiones (FAL 27/19, párrafos 7.10 a 7.12), y de que en el actual no se había presentado ningún documento relacionado con ese punto del orden del día, decidió no incluir dicho punto en el orden del día del próximo periodo de sesiones, pero que se mantuviera en el programa de trabajo a largo plazo.

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

10.1 En su último periodo de sesiones (FAL 27/19, párrafo 10.4), tomando nota con preocupación del número considerable de informes sobre casos de polizonaje presentados por los Gobiernos Miembros y las Organizaciones internacionales, el Comité decidió que sería preciso contar con informes trimestrales regulares que faciliten mayor información, particularmente sobre la experiencia adquirida en la implantación de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20)) y aprobó el impreso de notificación revisado (FAL.2/Circ.50/Rev.1). Se instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que continúen presentando a la Secretaría informes mensuales sobre los sucesos, de manera que pueda publicarse una lista trimestral de sucesos y un análisis estadístico anual basado en los informes que se reciban durante el año civil, también se pidió a los Gobiernos Miembros que remitieran a la Organización resúmenes de su legislación nacional o de sus prácticas actuales referentes a los casos de polizonaje.

10.2 En su último periodo de sesiones, el Comité convino también en que el documento de la ICS sobre los posibles métodos para incorporar las disposiciones de las Directrices en el Anexo del Convenio (FAL 27/10), constituía una buena base para sus deliberaciones sobre la elaboración de las disposiciones obligatorias pertinentes y estableció un grupo de trabajo por correspondencia con el mandato que figura en el anexo 3 del documento FAL 27/19.

10.3 El Comité tomó nota con preocupación del número considerable de informes sobre casos de polizonaje presentados en el lapso interperiodos, de conformidad con el impreso de notificación revisado (FAL.2/Circ.50/Rev.1), por Bélgica, Chile, Dinamarca, Ecuador, Noruega, Hong Kong (China), el BIMCO y la ICS (FAL.2/Circ.58, 59, 61 y 62), así como de la información que figura en las estadísticas anuales correspondientes a 1999 (FAL.2/Circ.63).

10.4 El Comité también tomó nota con agradecimiento de la información presentada por Bélgica (FAL 28/INF.11), Chile (FAL.2/Circ.62), Dinamarca (FAL 28/INF.7), Grecia (FAL 28/INF.10), Noruega (FAL 28/INF.14), Suecia (FAL 28/INF.11) y Hong Kong (China) (FAL 28/INF.2, INF.8 e INF.13) sobre sus legislaciones nacionales o sus prácticas actuales referentes a los casos de polizonaje.

10.5 La delegación de los Estados Unidos reconoció y encomió las medidas tomadas por Hong Kong (China) en cuanto al contrabando de migrantes, que figuran en el documento FAL 28/INF.13.

10.6 El Comité decidió que debería evitarse la confusión entre los casos de polizonaje y los casos de "contrabando de personas", según lo descrito en el documento FAL 28/INF.13, cuya prevención debería intentarse con métodos diferentes.

10.7 El Comité examinó la información estadística distribuida mediante la serie de circulares FAL.2, y en particular tomó nota de la elaboración de circulares trimestrales con los pormenores de los casos de polizonaje (FAL.2/Circ.61) y de las estadísticas anuales correspondientes a 1999 (FAL.2/Circ.63).

10.8 El Comité tomó nota de que la mayoría de los informes enviados a la Secretaría no permitían la elaboración de estadísticas sobre la localización de los polizones en el momento de detectar su presencia a bordo, ni sobre las principales razones por las que no pudo efectuarse el desembarco, así como de que a menudo es difícil identificar a los buques porque no se consigna su número de la OMI.

10.9 El Comité consideró la conveniencia de distribuir estadísticas sobre el número de casos en que los polizones se habían podido devolver al país de embarco y sobre los puertos en los que podían desembarcarse. El Comité convino en que las estadísticas sobre los casos satisfactorios de repatriación serían necesarias, pero que las estadísticas que indican los puertos en los que los polizones se habían desembarcado con éxito podrían servir de incentivo y por consiguiente no deberían distribuirse.

10.10 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 28/10) y tomó nota de que el número de casos de polizonaje no había disminuido desde su última reunión y de que la frecuencia de los sucesos indica que las medidas tomadas en los puertos y a bordo de los buques para evitar que los polizones suban a bordo deberían fortalecerse. El Comité, se mostró preocupado por la opinión del Grupo de que las Directrices no tienen la eficacia debida para hacer disminuir el número de casos de polizonaje y que por consiguiente no se produce una reducción.

10.11 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado estadísticas que mostraban que la mitad de los polizones a los que se hacía referencia no eran nacionales de países Partes en el Convenio FAL y de que una cuarta parte de los puertos en los que los polizones habían subido a bordo no pertenecían a países Partes en dicho Convenio.

10.12 El Comité también tomó nota de que podría redactarse un nuevo Convenio con mayor carácter vinculante que el Convenio FAL, haciéndose así más difícil que los Gobiernos Contratantes manifiesten su reserva. No obstante las enmiendas al Convenio FAL podrían adoptarse en un tiempo relativamente corto, mientras que la adopción de un nuevo instrumento

vinculante para la prevención y la resolución con éxito de los casos de polizonaje, llevaría un tiempo considerable.

10.13 El Comité tomó nota de que el Grupo había utilizado varias de las recomendaciones para la prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques que figuran en las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.1 para identificar medidas con las que evitar que los polizones suban a bordo de los buques.

10.14 El Comité tomó nota asimismo de que el Grupo juzgaba esencial y en provecho de todas las partes interesadas que pudiera alcanzarse un acuerdo lo antes posible sobre cómo poner en práctica las Directrices a la mayor brevedad, (resolución de la Asamblea A.871(20)), y que la mayoría del Grupo, aún siendo consciente de los problemas que representa ese enfoque, mostraron su preferencia por la inclusión de una regla relativa al polizonaje en el Convenio FAL como el mejor método para llegar a una solución rápida por el momento. No obstante el Grupo no rechazó la posibilidad de que en el futuro sea necesario elaborar un nuevo instrumento.

10.15 Una vez consideradas las ventajas y desventajas de incluir una regla relativa al polizonaje en el Convenio FAL o de elaborar un nuevo instrumento de carácter vinculante, el Comité decidió enmendar el Convenio FAL.

10.16 Un representante de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) informó al Comité de una conclusión sobre polizones solicitantes de asilo (Conclusión N° 53 (XXXIX)), refrendada por el Comité Ejecutivo de dicha Organización en su 39º periodo de sesiones celebrado en 1988.

10.17 El Comité examinó el proyecto de texto sobre los elementos fundamentales que se incluirían en el Convenio FAL, y que figuran en el anexo 1 del documento FAL 28/10, a fin de identificar los aspectos que aún es preciso considerar.

10.18 Al revisar el proyecto de texto que figura en el anexo 1 del documento FAL 28/10, el Comité acordó que sería necesario introducir unas pequeñas modificaciones de forma en las definiciones y en los párrafos 1.1 a 4.1 y que los párrafos 5.1 a 6.3 deberían someterse a un debate en profundidad y enmendarse de acuerdo con las reservas expresadas por numerosas delegaciones, así como que el proyecto de apéndice 1 no necesitaría enmiendas.

10.19 El Comité decidió también que las nuevas disposiciones que se incluirán en el Convenio FAL deberían redactarse como normas cuando se hubieran aceptado de manera general pero que la fórmula de práctica recomendada sería preferible en los casos en los que la adopción de normas entrara en contradicción con un número importante de legislaciones nacionales.

10.20 El Comité convino en que las Directrices existentes (resolución A.871(20)) deberían examinarse detenidamente en una fase posterior con objeto de reforzar su contenido, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que en su próximo periodo de sesiones presenten propuestas destinadas a fortalecerlas.

10.21 El Comité estuvo de acuerdo con las opiniones manifestadas a favor de la colaboración y las responsabilidades compartidas entre las autoridades portuarias y el sector, a fin de prevenir y resolver los casos de polizonaje.

10.22 El Comité decidió establecer un grupo de trabajo sobre el polizonaje para que abordara las tareas siguientes:

- .1 redactar de nuevo las definiciones de los párrafos 1.1 a 4.1 que figuran en el anexo 1 del documento FAL 28/10, de conformidad con las enmiendas debatidas en el Pleno;
- .2 someter a debate los puntos 5.1 a 6.3 del anexo 1 del documento FAL 28/10 y enmendarlos, bien en forma de enmiendas, bien en forma de prácticas recomendadas, teniendo en cuenta las reservas y las observaciones formuladas en el Pleno;
- .3 considerar la conveniencia de incorporar en el proyecto de texto de las nuevas disposiciones sobre polizonaje una referencia a la conclusión N° 53 (XXXIX), refrendada por el Comité Ejecutivo del ACNUR; y
- .4 elaborar un proyecto de texto de nuevas disposiciones sobre polizonaje para incluirlo en el Convenio FAL en forma de documento, que se presentará directamente al Comité en su próximo periodo de sesiones, o que finalizará un grupo de trabajo por correspondencia, para que el Comité lo apruebe en su próximo periodo de sesiones.

10.23 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 28/WP.3) el Comité tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Enmiendas al Convenio de Facilitación

10.24 El Comité tomó nota de los esfuerzos del Grupo para no introducir ningún cambio fundamental en el proyecto de texto inicial que figura en el anexo 1 del documento FAL 28/10.

10.25 El Comité también tomó nota de que el Grupo había tenido en cuenta los textos facilitados por los representantes de los Estados Unidos (por ejemplo, el Código de Reglamentación Federal, 8 C.F.R. párrafo 241.11) y por el representante del ACNUR (por ejemplo, las Conclusiones del Comité Ejecutivo del ACNUR (N° 15 (XXX) y N° 53 (XXXIX)) sobre los refugiados sin país de asilo y los polizones solicitantes de asilo.

10.26 El Comité acordó incluir una nota a pie de página correspondiente al párrafo 1.1 que incluya una referencia a las Conclusiones del Comité Ejecutivo del ACNUR, sobre polizones solicitantes de asilo, que no tiene carácter vinculante (N° 15 (XXX) y N° 53 (XXXIX)).

10.27 El Comité tomó nota de que en lo concerniente al proyecto de texto de enmiendas al Convenio (FAL 28/WP.3, anexo) se habían hecho las siguientes reservas:

- .1 la delegación del Canadá reservó su postura con respecto a los párrafos 6.3 y 6.4;
- .2 la delegación de China reservó su postura con respecto a los párrafos 1.1, 5.13 y 5.42;
- .3 la delegación de Francia reservó su postura con respecto a los párrafos 2.3.1, 5.1.2 y 6.3;

- .4 la delegación de Grecia reservó su postura con respecto a los párrafos 1.1, 5.12, 5.13, 5.42 y 6.3;
- .5 la delegación de Portugal reservó su postura con respecto a los párrafos 5.42 y 6.3;
- .6 la delegación de la Federación de Rusia reservó su postura con respecto a los párrafos 5.12 y 5.15; y
- .7 la delegación de Singapur reservó su postura con respecto a los párrafos 1.1, 1.2, 5.12, 5.13, 5.21, 5.41, 5.51 y 6.3.

10.28 Tras considerar el proyecto de enmiendas al Convenio (FAL 28/WP.3, anexo), el Comité las aprobó y quedaron reflejadas en el anexo 4 para su distribución de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio para que se adopten en el próximo periodo de sesiones.

Armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de polizones

10.29 El Comité, tomando nota de las dificultades experimentadas en cuanto a la devolución de polizones, indicó que una causa importante de tales dificultades era la falta de armonización de los impresos y notificaciones nacionales y acordó que en el futuro se trataría de armonizar dichos impresos y notificaciones.

10.30 El Comité también convino en que sería preciso examinar modelos de impresos y notificaciones nacionales antes de iniciar la labor de armonización.

10.31 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que remitieran, al próximo periodo de sesiones, modelos de los impresos y notificaciones nacionales que se utilizan para la devolución de polizones, y decidió que tal información debería examinarse con el fin de elaborar impresos normalizados que se incluirían en el Convenio de Facilitación.

10.32 El Comité instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a continuar notificando los casos de polizonaje y asimismo a que remitieran a la Organización resúmenes de su legislación nacional o de sus prácticas actuales relacionadas con este tema, de conformidad con la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1.

11 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI – MODELO DE NOTIFICACIÓN ARMONIZADO

Lista revisada de los certificados que han de llevar los buques

11.1 El Comité tomó nota de que el CPMM en su 44º periodo de sesiones y el CSM en su 72º periodo de sesiones (FAL 28/2, párrafo 20) refrendaron el proyecto de circular conjunta FAL/MEPC/MSC sobre la Lista revisada de certificados y documentos que han de llevar los buques (MSC 72/2/3, anexo 2), enmendada para poder identificar los certificados y documentos obligatorios y los que no lo son, y encomendó a la Secretaría que la distribuyera como circular FAL/Circ.90/MEPC.368/MSC/Circ.946.

Armonización de los certificados

11.2 El Comité recordó que en su periodo de sesiones anterior (FAL 27/19, párrafo 11.4), tras tomar nota del discurso inaugural del Secretario General en el que había señalado que muchos certificados que se exigen actualmente están ocasionando problemas y que quizás hubiera llegado el momento de que la OMI considere la posibilidad de combinar o incluso eliminar algunos de ellos, convino en que el objetivo debería ser la simplificación y unificación de los documentos y certificados existentes y la reducción de su número siempre que fuera posible.

11.3 El Comité recordó también que había preparado un proyecto inicial de certificado del buque y una serie de certificados y documentos conexos (FAL 27/19, anexo 4) y acordó que ese enfoque serviría de base para continuar el examen de la cuestión durante el presente periodo de sesiones. El Comité pidió a la Secretaría que informara al CSM y al CPMM a este respecto a fin de que ambos formulen sus observaciones, contribuyan al debate, y refrenden dicho proyecto; y que pidiera el asesoramiento a la Oficina Jurídica sobre las repercusiones jurídicas del caso.

11.4 El Comité tomó nota de que, en su 44º periodo de sesiones (FAL 28/2, párrafo 18) el CPMM:

- .1 acordó que el Comité debería seguir examinando la cuestión de la armonización de los certificados, incluidos los que se requieren con arreglo al MARPOL 73/78 y de los códigos conexos, con el objetivo de reducir los trámites;
- .2 no obstante, señaló al Comité varios de los problemas que plantea la combinación de certificados prevista en el sentido de que, dado que dichos certificados se regulan por separado, mediante los correspondientes convenios y códigos y son obligatorios para las distintas Partes en virtud de diferentes instrumentos, toda combinación de certificados regidos por distintos instrumentos puede dar lugar a que surjan problemas de índole jurídica;
- .3 observó, además, que sería preciso enmendar los convenios y códigos pertinentes en caso de que los certificados se simplifiquen o se combinen; y
- .4 concluyó que el Comité debería examinar detenidamente la viabilidad de llevar a cabo la propuesta.

11.5 El Comité tomó nota además de que, en su 72º periodo de sesiones el CSM convino en que el Comité debería seguir examinando la cuestión de la armonización de los certificados de los buques y estudiar cuidadosamente la viabilidad de llevar a cabo la propuesta mencionada como señaló el CPMM en su 44º periodo de sesiones.

11.6 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores informó al Comité de que en principio estaba de acuerdo con la idea de refundir los certificados de la OMI y añadió que hay aproximadamente 30 certificados distintos del Convenio SOLAS y 14 del Convenio MARPOL y que sería una buena idea refundirlos. Manifestó sin embargo que al considerar esta labor el Comité debería tener en cuenta ciertas restricciones jurídicas.

Según la Directora de la División, la cuestión pertenece al ámbito del derecho de los tratados internacionales que se basa firmemente en la noción de consenso. En la práctica eso significa que los Estados tienen plena libertad en cuanto a su aceptación del régimen de cualquier tratado. En caso de adhesión, estarán obligados a cumplir las obligaciones impuestas por el tratado, incluida la de llevar a bordo certificados. Por el contrario, los Estados que decidan no adherirse al régimen de un tratado no estarán obligados por las disposiciones del mismo.

La Directora observó que en la refundición de los certificados de la OMI se deberían tener en cuenta esos factores, puesto que, en caso contrario, los Estados podrían presentar objeciones de índole jurídica. Así pues, el objetivo debería ser la refundición de certificados aplicables a los Estados que ya sean Partes en los tratados que los prescriben.

Además añadió que todos conocen la existencia de las medidas de supervisión por los Estados rectores de puerto y que obligar a los Estados que no sean Partes a llevar ciertos certificados cuando sus buques entran en los puertos era una medida excepcional adoptada por razones particulares, ciertamente válidas, pero que el intento de imponer una obligación a todos los Estados a fin de que sus buques lleven un certificado refundido desglosable en varias partes diferentes cada una correspondiente a un diferente tratado, sería abusar de la supervisión por el Estado rector del puerto.

A este respecto agregó que sería mejor evitar cualquier intento de combinar certificados correspondientes a tratados (por ejemplo, un certificado que abarcara prescripciones tanto del SOLAS como del MARPOL). Desde el punto de vista jurídico resultaría más seguro refundir los certificados correspondientes a cada tratado. El Convenio SOLAS debería considerarse dentro de su propio marco, al igual que el MARPOL, etc., y aún así sería necesario obrar con cierta prudencia. Por ejemplo, muchos de los Anexos del MARPOL son opcionales y no todos los Estados son necesariamente Partes en cada uno de ellos.

Por último la Directora manifestó que la Oficina Jurídica atendería gustosamente las consultas que deseara efectuar el Comité a medida que avanzara la refundición de los certificados.

11.7 El Comité tras examinar detenidamente la cuestión, constituyó un grupo de trabajo sobre armonización de certificados con el mandato de:

- .1 encontrar el modo de simplificar los certificados y reducir su número, utilizando el anexo 4 del documento FAL 27/19, como base y, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el pleno; e
- .2 informar al pleno en la mañana del jueves.

11.8 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 28/WP.6) el Comité tomó las medidas que se recogen en los párrafos siguientes.

11.9 El Comité observó que pueden considerarse tres opciones:

- .1 elaborar un certificado para todos los convenios;

- .2 refundir, simplificar y unificar los certificados correspondientes a un mismo convenio; o
- .3 no modificar los certificados (en caso de que su armonización pudiera presentar mayores problemas de los que resuelve).

11.10 El Comité convino en que a fin de evitar los problemas jurídicos, que podría producir la combinación de los certificados correspondientes a diferentes convenios, sería prudente elegir, por el momento, la opción 2 de la que resultarían los siguientes certificados:

- .1 certificados relacionados con la seguridad (Convenio SOLAS, 1974 y su Protocolo de 1978); y
- .2 certificados relacionados con el medio ambiente (MARPOL 1973/1978).

11.11 El Comité, tomando nota de que la labor relativa a la armonización de certificados requeriría un tiempo y un esfuerzo considerables, y observando en particular que durante el año 2001 no se había previsto la celebración de un periodo de sesiones, acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia* con el siguiente mandato:

- .1 considerar la posibilidad de simplificar y unificar los documentos y certificados existentes, y de reducir su número siempre que sea posible;
- .2 continuar la labor en el lapso interperiodos tratando de simplificar los trámites burocráticos; y
- .3 en el curso de su labor, tener en cuenta que los certificados se rigen separadamente mediante los convenios y códigos pertinentes y son obligatorios para Partes diferentes en distintos instrumentos, y que, la combinación de certificados regidos por diferentes instrumentos podría originar problemas jurídicos.

11.12 El Comité instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales con carácter consultivo ante la OMI y con la debida experiencia a que:

- .1 participen en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia; y

* Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:

Sr. Paul Coley
Principal Officer
Survey Policy
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place
105 Commercial Road
Southampton SO15 1EG
UNITED KINGDOM

Teléfono: +44 (0) 23 8032 9518
Facsímil: +44 (0) 23 8032 9104
Correo electrónico: paul_coley@mcga.co.uk

- .2 se centren en la refundición, simplificación y unificación de los certificados y documentos existentes antes de considerar la necesidad de que se elaboren otros nuevos.

e invitó al CSM y al CPMM a que tomaran las mismas medidas.

11.13 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el anexo 4 del documento FAL 27/19, como documento básico y de que al revisar las prescripciones relativas *al Certificado de seguridad para buques de pasaje*, refundió, simplificó y unificó los certificados y documentos que se exigen en virtud del Convenio SOLAS 74/78 y de su Protocolo de 1978. En el apéndice del anexo 5 se adjunta un modelo del *Certificado de seguridad para buques de pasaje* modificado, que incorpora las disposiciones pertinentes del Certificado de exención, del documento relativo a la dotación mínima de seguridad, del documento de cumplimiento, del certificado de gestión de la seguridad (IGS), del certificado provisional de gestión de la seguridad y del inventario del equipo relativo al *Certificado de seguridad para buques de pasaje* (modelo P). A fin de que pueda establecerse una comparación y hacer más fácil la referencia se adjunta también en el apéndice 2 del anexo 5 el texto sin modificar de cada uno de los certificados y documentos mencionados.

11.14 El Comité también tomó nota de que, tras haber modificado el Certificado de seguridad para buques de pasaje, el Grupo continuó con su labor de armonización de los certificados y documentos, cuyos resultados se recogen en el apéndice 3 del anexo 5.

11.15 A este respecto, tras tomar nota de que su próximo periodo de sesiones se había previsto para 2002, el Comité pidió al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia que siguiera adelante con su labor y presentara los resultados a la Secretaría, que a su vez los remitirá a los Comités CSM y CPMM en sus próximos periodos de sesiones para que formulen observaciones al respecto.

12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

12.1 En relación con este punto, el Comité examinó el informe del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI) (FAL 28/12), los resultados de los periodos de sesiones pertinentes del CSM y del CPMM relacionados con la cuestión de la interfaz buque-puerto (FAL 28/12/1) y las notas de la Secretaría sobre la actualización de la bibliografía (FAL 28/12/2), así como la evaluación del curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad (FAL 28/INF.3).

12.2 En los párrafos siguientes se indican los resultados del examen del Comité sobre las cuestiones planteadas en los documentos mencionados.

INFORME DE LA ÚLTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO (SPI)

12.3 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había recibido el informe sobre cuestiones urgentes del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI) (FAL 27/WP.5) incluido el programa de trabajo correspondiente en el anexo 3 de dicho documento, y había adoptado las medidas que se indican en su informe (FAL 27/19, párrafos 12.39 a 12.61). El Comité recordando que en su 27º periodo de sesiones, el Presidente del Grupo de trabajo SPI le

había presentado un informe verbal sobre la marcha del trabajo con respecto a los puntos restantes, examinó el informe del Grupo que figura en el documento FAL 28/12.

12.4 El Comité, tras acordar que abordaría las cuestiones indicadas en los subpárrafos 1 y 2 del párrafo 6.1 del documento FAL 28/12 en relación con los puntos pertinentes, aprobó el informe en términos generales.

DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI, PERTINENTES PARA LA CUESTIÓN DE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO

Implantación de los instrumentos de la OMI y requisitos de formación para cuestiones relacionadas con la carga

12.5 El Comité tomó nota de que el CSM, en su 72º periodo de sesiones, (FAL 28/12/1, párrafo 2) refrendó la decisión del Comité de suprimir el punto sobre "Implantación de los instrumentos de la OMI y prescripciones de formación en cuestiones relacionadas con la carga" del programa de trabajo del Grupo SPI.

Seguridad de la carga y descarga de graneleros

12.6 El Comité tomó nota de que, en su 72º periodo de sesiones, el CSM (FAL 28/12/1, párrafo 3) aprobó enmiendas al proyecto de circular FAL/MSC sobre la seguridad en las terminales de carga sólida a granel, que había elaborado el Comité en su 27º periodo de sesiones (MSC 72/2/3, anexo 3), según propuso el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros en el 72º periodo de sesiones del CSM, a fin de hacer hincapié en las disposiciones pertinentes del Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros y aprobó la circular FAL/Circ.91/MSC/Circ.947 sobre la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros: prescripciones relativas a la interfaz buque-terminal aplicables a los operadores de terminales.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI)

12.7 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había aprobado el programa de trabajo reestructurado del Grupo de trabajo sobre la interfaz-puerto (SPI) en lo que se refiere a los puntos relacionados con la facilitación (FAL 27/19, anexo 8).

12.8 El Comité tomó nota de que, en su 44º periodo de sesiones, el CPMM, (MSC 72/2/2/Add.1, párrafo 9) aprobó, en lo referente a la protección del medio marino, el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI, suprimiendo el punto sobre la elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario, e invitó al CSM a que refrendara su decisión.

12.9 El Comité tomó nota de que, en su 72º periodo de sesiones, (FAL 28/12/1, párrafos 7 a 10), el CSM, tras examinar la cuestión con detenimiento, acordó incluir este punto en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI, y aprobó, en lo relacionado con la seguridad, dicho programa (FAL 28/12/1, anexo). En su 72º periodo de sesiones, el CSM también acordó que sería preciso volver a examinar la labor futura y el método de trabajo del Grupo en un posterior periodo de sesiones del CSM, e invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran las observaciones y propuestas pertinentes.

12.10 El Comité acordó examinar la labor futura del Grupo de trabajo SPI y su método de trabajo en relación con el punto 16 del orden del día.

SUBPUNTO 12.1 - EVALUACIÓN DEL CURSO MODELO SOBRE LA ARRUMAZÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE EN CONDICIONES DE SEGURIDAD

12.11 En su último periodo de sesiones, el Comité tomó nota de que varias secciones del curso modelo propuesto estaban aún en proceso de elaboración, y de que se informaría sobre la evaluación de las secciones terminadas en esta reunión del Grupo de trabajo SPI, y acordó sustituir el punto correspondiente del programa de trabajo del Grupo por "Evaluación del curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad", con fecha de ultimación prevista para 2001, bajo la supervisión del CSM únicamente, puesto que eso reflejaría con mayor exactitud la labor ya asignada al Grupo. En su 72º periodo de sesiones, (FAL 28/12/1, párrafo 4) el CSM refrendó la decisión del Comité a este respecto.

12.12 El Comité tomó nota de que Suecia había presentado el texto definitivo del curso modelo (FAL 28/INF.3), manifestó su agradecimiento a ese país y remitió el texto al Grupo de trabajo SPI para que lo examinara.

SUBPUNTO 12.2 - ACTUALIZACIÓN DE LA BIBLIOGRAFÍA

12.13 El Comité tomó nota de que la lista revisada de publicaciones existentes que guardan relación con temas y cuestiones propios de la interfaz buque-puerto se había distribuido mediante la circular FAL.6/Circ.9, con fecha de 23 de noviembre de 1999, y remitió el documento FAL 28/12/2 al Grupo de trabajo SPI, junto con la petición de que continuara actualizando la bibliografía.

SUBPUNTO 12.3 - DISPONIBILIDAD DE ASISTENCIA ADECUADA CON REMOLCADORES

12.14 El Comité tomó nota de las deliberaciones en el seno del Grupo de trabajo sobre la cuestión de la "Disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores" y de la petición de asesoramiento sobre la manera de proceder al respecto (FAL 28/12, párrafo 6.1.1.).

12.15 El Comité tomó nota de que, en su 72º periodo de sesiones, (FAL 28/12/1, párrafo 5) el CSM había acordado que antes de proseguir la labor sobre el compendio, el Grupo de trabajo SPI debería estudiar detenidamente la publicación del Instituto Náutico titulada *Tug use in port - a Practical Guide* (Guía práctica para la utilización de remolcadores en los puertos), así como las observaciones y propuestas remitidas por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, y facilitar su asesoramiento al CSM a la hora de examinarlas y de adoptar las correspondientes medidas.

12.16 El Comité se mostró de acuerdo con la opinión manifestada por el CSM en su 72º periodo de sesiones, y pidió al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto que continuara abordando la cuestión según las orientaciones del CSM.

SUBPUNTO 12.4 - ELABORACIÓN DE UN MANUAL SOBRE EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE CARGAS SÓLIDAS A GRANDEL PARA REPRESENTANTES DE TERMINALES

12.17 El Comité recordó que el Grupo de trabajo SPI, (FAL 28/12, párrafo 6.1.2), le había pedido que invitase al CSM a refrendar la decisión del Grupo de elaborar un curso modelo o un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales.

12.18 Tomando nota de que, en su 72º periodo de sesiones, (FAL 28/12/1, párrafo 6) el CSM había reconocido que era preferible que los representantes de terminales contasen con un manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel que con un curso modelo, y que el Subcomité DSC, en colaboración con el Grupo de trabajo SPI, debería encargarse de elaborarlo, remitió la cuestión al Grupo para su examen detallado.

12.19 El Comité acordó que la labor realizada hasta la fecha no debería desaprovecharse, y pidió al Grupo de trabajo que examinara el esquema del curso modelo que figura en el anexo 4 del documento FAL 28/12, con el fin de determinar su utilidad a la hora de elaborar el manual, y que remitiera sus recomendaciones al Subcomité DSC a través del CSM, en su 73º periodo de sesiones.

SUBPUNTO 12.5 - ELABORACIÓN DE DIRECTRICES PARA LA FORMACIÓN DEL PERSONAL MARÍTIMO PORTUARIO

12.20 En su último periodo de sesiones (FAL 27/19, párrafos 12.52 y 12.58), el Comité, convino en que era necesario elaborar directrices sobre normas mínimas para la formación del personal marítimo portuario, y aprobó la inclusión del correspondiente punto en el programa de trabajo del Grupo SPI, fijando 2002 como fecha límite de ultimación, bajo su supervisión, la del CSM y la del CPMM.

12.21 El Comité tomó nota de que, (FAL 28/12/1, párrafo 7), en su 44º periodo de sesiones, el CPMM al considerar la opinión del Comité de que era necesario elaborar unas normas mínimas recomendadas de instrucción y formación para el personal marítimo portuario, no se había mostrado de acuerdo con la intención del Comité de elaborar directrices sobre dichas normas mínimas.

12.22 El Comité también tomó nota de que, en su 72º periodo de sesiones, el CSM, había examinado la cuestión con cierto detenimiento, y se había manifestado de acuerdo con la opinión del Comité sobre la necesidad de contar con dichas directrices, por lo que había pedido al Grupo de trabajo SPI que estudiase la cuestión en detalle y remitiese una propuesta más definida al próximo periodo de sesiones del CSM; también invitó a los Gobiernos Miembros a que facilitasen orientaciones directamente al Grupo de trabajo. Convendría explorar la posibilidad de que participen el Subcomité STW y otras organizaciones internacionales como la UNCTAD, la UIT y la Asociación Internacional de Puertos. El CSM acordó incluir un punto sobre "Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario" en el programa de trabajo del Grupo SPI.

12.23 El Comité refrendó las instrucciones impartidas por el CSM en su 72º periodo de sesiones, remitió la cuestión al Grupo de trabajo SPI para su examen detallado y le pidió que señalara los aspectos relacionados con la facilitación cuando presente la propuesta más específica que deberá elaborarse.

Nueva convocatoria del Grupo de trabajo SPI

12.24 El Comité volvió a convocar al Grupo de trabajo SPI bajo la presidencia del Sr. H. J. Roos (Alemania), y le pidió lo siguiente:

- .1 que examinara los documentos mencionados anteriormente;
- .2 que el jueves, presentara al Comité un informe sobre cuestiones urgentes, incluido su futuro programa de trabajo; y
- .3 que presentara un informe verbal sobre las cuestiones restantes y remitiera el informe principal al Comité en su 29º periodo de sesiones.

12.25 Una vez recibido el informe del Grupo de trabajo SPI sobre cuestiones urgentes y su futuro programa de trabajo (FAL 28/WP.2, anexo 2), el Comité aprobó el informe en general y, en particular, tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Evaluación del curso modelo sobre la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad

12.26 El Comité tomó nota de las medidas tomadas por el Grupo de trabajo incluidas las enmiendas realizadas.

12.27 El Comité también tomó nota de que el Grupo de trabajo había recomendado al CSM la adopción del Curso modelo, a reserva de algunas mejoras de forma que introduciría la Secretaría, en colaboración con la IFSMA, la IRU y el Presidente del Grupo de trabajo SPI, así como de la petición del Grupo al CSM de que suprimiera ese punto de su programa de trabajo.

12.28 El Comité manifestó su agradecimiento a Suecia por facilitar los fondos necesarios y por finalizar el curso modelo.

Actualización de la bibliografía

12.29 El Comité aprobó las enmiendas que figuran en el anexo 1 del documento FAL 28/WP.2 y pidió a la Secretaría que publicara una corrección a la circular FAL.6/Circ.9 lo antes posible.

12.30 Asimismo el Comité:

- .1 pidió a todas las organizaciones enumeradas en la lista del documento FAL 6/Circ.9, que faciliten a la Secretaría versiones actualizadas de sus publicaciones, incluidas las que consideren anticuadas, y que faciliten información sobre los idiomas en que se han publicado;
- .2 dio instrucciones a la Secretaría para que actualice la lista en lo que se refiere a los instrumentos de la OMI que figuran en la circular; y

- .3 aprobó la publicación de un artículo a este respecto, en la revista *'IMO News'* en el que figure un comentario sobre la lista e indique cómo obtenerla.

Disponibilidad de asistencia con remolcadores

12.31 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos sobre este punto del orden del día y de que el Grupo de trabajo había examinado únicamente la publicación del Instituto Náutico titulada *"Tug Use in Ports – a Practical Guide"* (Guía práctica para la utilización de remolcadores en puerto), ya que no se disponía de otro método de evaluación.

12.32 Tras tomar nota de que el representante del Instituto Náutico había señalado que durante la elaboración de la Guía se habían considerado otros métodos de evaluación, el Comité convino en que la publicación del Instituto Náutico, si bien, en principio, estaba destinada a los capitanes de remolcadores y a los prácticos, resultaba un método de evaluación útil y adecuado para la asistencia con remolcadores y que, por consiguiente, no se necesitaba un compendio.

12.33 Al examinar cuál sería el mejor medio de difundir las útiles enseñanzas de la publicación, el Comité acordó que, además de instar a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales pertinentes a que fomenten el uso de métodos de evaluación para la asistencia con remolcadores, así como las otras recomendaciones que figuran en la publicación, el Grupo de trabajo SPI debería elaborar, en su próximo periodo de sesiones, una circular haciendo hincapié en los principales factores que deberían incluirse en toda evaluación.

12.34 En consecuencia, el Comité mantuvo este punto en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI y pidió al Comité de Seguridad Marítima que refrendara esa decisión.

Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario (CSM y FAL)

12.35 El Comité tomó nota de la recomendación del Grupo de que, además de los motivos de la elaboración de las Directrices para la formación del personal marítimo portuario, aducidos por el Comité en su último periodo de sesiones, dichas Directrices:

- .1 proporcionan un prospecto de carrera marítima, en conjunto, que hace más atractiva la profesión y que facilitaría la contratación de gente de mar; y
- .2 ofrecen al sector naviero la seguridad de encontrar personal con un nivel adecuado de competencia en todos los puertos, que garantice su eficacia, así como que los buques entran, permanecen y salen de los puertos en condiciones de seguridad.

12.36 El Comité también tomó nota de que el Grupo de trabajo no había podido elaborar una propuesta más definitiva sobre el alcance de la labor que deberá emprender, puesto que no estaba en condiciones de delimitar la amplitud de su labor debido a la falta de asesoramiento por parte de los Gobiernos Miembros y por parte del sector.

12.37 El Comité también tomó nota de que el Grupo de trabajo había propuesto que el ámbito de su labor se limitara a los aspectos de las operaciones marítimas portuarias y que éstos podrían abarcar los siguientes puntos:

- .1 practicaje
- .2 STM
- .3 servicios de asistencia con remolcadores
- .4 servicios de amarre
- .5 maniobras del buque
- .6 planificación del paso por el puerto
- .7 ayudas a la navegación
- .8 conservación, incluida la hidrografía
- .9 sistemas de información marítima
- .10 control de la contaminación
- .11 planificación para casos de emergencia en los puertos en lo relacionado con cuestiones marítimas
- .12 derecho internacional
- .13 derecho comercial
- .14 seguros

12.38 Tras haber considerado detenidamente cómo continuar abordando esta cuestión, el Comité decidió constituir un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por el Presidente del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto *, y con el siguiente mandato:

- .1 evaluar las cuestiones enumeradas en el párrafo 12.37 *supra* en lo que respecta a la importancia de tal orientación, excluidas las cuestiones 1 (practicaje) y 2 (STM), dado que la Organización y la AISM ya las han abordado adecuadamente;
- .2 si la cuestión 3 (servicios de asistencia con remolcadores) se considera importante, la labor deberá limitarse a subrayar las enmiendas necesarias al Código de Formación para que abarque las operaciones de remolque en los puertos;
- .3 elaborar una propuesta más detallada en cuanto al contenido de la orientación que ha de prepararse;
- .4 asignar prioridades a las cuestiones identificadas; y

*
Sr. Hans-Jürgen Roos
Jefe, División Náutica/Transporte Marítimo
Senador (Ministerio) de Economía y Puertos
Kirchenstr. 4-5a
28195 Bremen
ALEMANIA
Teléfono: 0421 496 2310
Facsímil: 0421 496 2310
Correo electrónico: huroos@hva.bremen.de

- .5 remitir el resultado a la Secretaría por conducto del coordinador antes del fin de junio de 2001, para que los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales tengan tiempo suficiente para examinar la cuestión y presentar sus observaciones en el próximo periodo de sesiones.

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

12.39 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo SPI había pedido a la Secretaría que presentara los resultados de sus deliberaciones, de los que se informará en el próximo periodo de sesiones, al Subcomité DSC, por conducto del 73º periodo de sesiones del CSM.

12.40 El Comité alentó a los Gobiernos Miembros a que envíen al próximo periodo de sesiones del Subcomité DSC (16 a 20 de julio de 2001) a los miembros del Grupo de trabajo que hayan participado en la labor realizada hasta la fecha, con el fin de facilitar la elaboración del manual.

13 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN

Puntos prioritarios del subprograma para el bienio 2002-2003

13.1 En su 26º periodo de sesiones (FAL 26/19, párrafo 13.3) el Comité, tomando nota de que el PICT se revisaría cada dos años a partir del 46º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica celebrado en noviembre de 1998, examinó los subpuntos de dicho programa y los aprobó (FAL 26/19, anexo 6) para que se incluyan en el subprograma de cooperación técnica para la facilitación, y asimismo dio el visto bueno a las dos prioridades temáticas, FAL 3 y FAL 6, (véase el párrafo 13.2) para el bienio 2000-2001.

13.2 Tomando nota de que el PICT para el bienio 2002-2003 se examinará durante el 49º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (15 y 16 de noviembre de 2000) para su aprobación, el Comité examinó las prioridades temáticas, acordó incluir las siguientes en el PICT de dicho bienio y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al Comité de Cooperación Técnica en su 49º periodo de sesiones.

- FAL 3 Introducir y aceptar técnicas de tratamiento e intercambio electrónico de datos basadas en las normas del Intercambio Electrónico de Datos - Tráfico Marítimo (EDIMAR), para facilitar el despacho de buques, tripulantes, pasajeros y carga, la eficacia de las operaciones portuarias y la permanencia en puerto de los buques.
- FAL 4 Promover la implantación de las Directrices de la OMI sobre prevención del contrabando de drogas en los buques dedicados al tráfico internacional (resolución A.872(20)) y de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20)).

- FAL 6 Formar al personal que intervenga en actividades relacionadas con la interfaz buque-puerto con el fin de que éste tenga una mayor conciencia y una mejor comprensión de sus responsabilidades y mejore la comunicación y la cooperación entre todas las partes interesadas en la interfaz buque-puerto, incluidas las Administraciones.

Seminarios de facilitación

13.3 El Comité tomó nota (FAL 28/13, párrafos 6 y 7 y FAL 28/INF.9 y 15) de que en el año 2000, se celebraron dos seminarios subregionales, uno en St. Michael (Barbados) (20 a 23 de junio de 2000) para los países del Caribe (CARICOM) y el otro en Panamá City, (Panamá) (17 a 21 de julio de 2000) para los países de la ROCRAM, financiados ambos por el Gobierno de los Países Bajos, y un seminario nacional en Beirut (Líbano) (11 a 13 de enero de 2000) financiado por el Fondo de Cooperación Técnica. Además, se celebraron dos seminarios subregionales, uno en Malta (4 a 7 de septiembre de 2000) para cuatro países mediterráneos seleccionados y el otro en la República Dominicana (23 a 26 de octubre de 2000) para los países de la ROCRAM-CA, respectivamente financiados por el Fondo de Cooperación Técnica y por el Gobierno de los Países Bajos.

13.4 El Comité manifestó su agradecimiento a los Gobiernos de Líbano, Barbados, Panamá, Malta y la República Dominicana por haber acogido los seminarios y a la Secretaría por organizarlos y haber llevado a cabo con éxito cinco seminarios de facilitación desde su último periodo de sesiones.

13.5 La delegación de Francia subrayó la necesidad de enviar misiones de evaluación para dar seguimiento a los seminarios de facilitación en África. La Secretaría informó al Comité de que dichas misiones ya se habían incluido en el PICT, a reserva de la disponibilidad de fondos.

13.6 La delegación de los Países Bajos apoyada por otras delegaciones, expresó su satisfacción por la finalización de los proyectos de facilitación financiados por el Gobierno de su país y el Fondo de Cooperación Técnica, respectivamente, y puso de relieve la considerable ayuda prestada a los países en cuestión para la ratificación e implantación de las disposiciones del Convenio FAL. El texto completo de la declaración figura en el anexo 6.

Nuevo proyecto de cooperación técnica en materia de facilitación en Latinoamérica y en la región del Caribe

13.7 En su último periodo de sesiones (FAL 27/19, párrafo 13.14), se informó al Comité de los progresos realizados en la implantación del proyecto de facilitación, financiado conjuntamente por el Gobierno de los Países Bajos y el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas, para Latinoamérica y la región del Caribe, que abarca también las Directrices sobre la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional. En el contexto de la parte del proyecto relacionada con las drogas ilícitas, el Comité también tomó nota de que se había elaborado un curso modelo para la implantación de las Directrices de la OMI y de que se había llevado a cabo con éxito un seminario piloto en Kingston (Jamaica) (29 de junio a 1 de julio de 1999).

13.8 El Comité tomó nota de que se habían celebrado con éxito tres seminarios subregionales, en Barbados, Panamá y la República Dominicana (véase el párrafo 13.3) durante el año en curso, en el marco del nuevo proyecto de facilitación.

13.9 El Comité tomó nota asimismo de que, a fin de evaluar el progreso realizado en la región del Caribe, en lo que se refiere a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, la Secretaría había elaborado un cuestionario de evaluación y lo había enviado a las Administraciones pertinentes de los países participantes en el seminario celebrado en Kingston, en agosto de 2000, para que lo completaran, y de que había planificado misiones de evaluación en los países participantes en el seminario, que se llevarían a cabo en el cuarto trimestre de 2000, para dar seguimiento al progreso realizado y/o analizar los problemas que hubieran surgido en la implantación de las recomendaciones del seminario (FAL 27/INF.11).

13.10 Además, a comienzos de 2001, se preveía celebrar en México un seminario, para los países de América Latina, basado en el curso modelo, en colaboración con la Organización de Estados Americanos (OEA) y financiado por el Fondo de Cooperación Técnica.

13.11 El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de los Países Bajos y al Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas por sus esfuerzos para hacer posible el proyecto en América Latina y la región del Caribe.

14 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Actividades de facilitación de la Organización Mundial del Comercio (OMC)

14.1 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, (FAL 27/19, párrafo 14.4), había pedido al Secretario General que se pusiera en contacto con el Director General de la OMC a fin de examinar la posibilidad de llegar a un acuerdo de cooperación entre ambas organizaciones con objeto de intercambiar información y documentación sobre cuestiones de interés mutuo y de mantenerse plenamente informadas entre sí, de todas las actividades y programas proyectados que puedan ser de interés para ambas.

14.2 El Comité tomó nota de que, en su 20º periodo de sesiones extraordinario (C/ES.20/D, párrafo 8.2), el Consejo refrendó las medidas tomadas por el Comité en cuanto a la cooperación con la OMC en cuestiones de facilitación. El Secretario General pidió a dicha organización que examinara la posibilidad de que las dos organizaciones colaboren, de conformidad con la petición formulada por el Comité en su 27º periodo de sesiones y sancionada por el Consejo en su 20º periodo de sesiones extraordinario.

14.3 El Comité (FAL 28/14) tomó nota de que en respuesta a la petición del Secretario General, los miembros de la OMC habían invitado a la Secretaría de la OMI a asistir a las reuniones oficiosas del Consejo del comercio de mercancías que se ocupa de la facilitación del comercio y asimismo tomó nota del resultado de la reunión de dicho Consejo celebrada el 13 de julio de 2000 (FAL 28/14, anexo).

14.4 La Secretaría presentó al Comité un informe verbal del resultado de la reunión del Consejo del comercio de mercancías, celebrada el 26 de octubre de 2000, de la que también se presentará un informe en el próximo periodo de sesiones.

14.5 El Comité pidió a la Secretaría que lo mantuviera informado de las novedades en materia de facilitación del comercio que surgieran en la OMC.

Solicitudes para la atribución del carácter consultivo

14.6 El Comité tomó nota de que, en su 84º periodo de sesiones, el Consejo, teniendo en cuenta las opiniones y recomendaciones del CSM, el CPMM y el Comité, decidió conceder carácter consultivo a la Asociación Internacional de Capitanes de Puerto (IHMA).

14.7 El Comité tomó nota de que el Consejo le había remitido nuevas solicitudes para la obtención del carácter consultivo (FAL 28/14/1, párrafo 5) presentadas por:

- .1 la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA); y
- .2 la Federación Internacional de las Asociaciones de Transitarios y Asimilados (FIATA).

14.8 El Comité estableció un grupo de trabajo para que examinara las solicitudes mencionadas en el párrafo 14.7 *supra* y lo asesorara a los efectos pertinentes.

14.9 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 28/WP.4), el Comité recomendó al Consejo que concediera carácter consultivo a la ICMA y a la FIATA puesto que reúnen los criterios exigidos para disfrutar de dicho carácter y, en particular, porque podrían contribuir directamente a la labor del Comité y no tienen acceso a la OMI a través de otras organizaciones. El carácter consultivo de la ICMA se revisará en caso de que alguna otra organización, que preste unos servicios similares a la gente de mar, en todo el mundo, solicite a la OMI la obtención del carácter consultivo.

15 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

15.1 El Comité tomó nota (FAL 28/15) con preocupación de que las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, destinadas a institucionalizar el Comité sólo habían sido adoptadas hasta el presente por 50 Estados Miembros.

15.2 Tras tomar nota además de que se requería un total de 105 aceptaciones expresas para permitir la entrada en vigor de dichas enmiendas, 12 meses después de aceptadas, el Comité instó a los Gobiernos Miembros a que consideraran la posibilidad de adoptar las enmiendas pertinentes al Convenio constitutivo de la OMI lo antes posible, y subrayó que esa adopción no tendría consecuencias financieras.

16 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

Programa de trabajo y plan de trabajo a largo plazo

16.1 Teniendo presentes los avances realizados durante el periodo de sesiones, el Comité examinó y revisó su programa de trabajo, aprobó una lista de puntos sustantivos que se incluirán en el orden del día de su 29º periodo de sesiones (FAL 28/WP.1 anexo 1), enmendado, e invitó al Consejo a que los aprobara (anexo 7).

16.2 El Comité tomó nota de su plan de trabajo a largo plazo para el periodo 2002-2006, aprobado por la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones (FAL 28/2, anexo) y de los puntos con alto grado de prioridad indicados mediante un asterisco.

16.3 De conformidad con la práctica habitual y en vista de que éste es el último periodo de sesiones del Comité antes de que se celebre el próximo periodo de sesiones de la Asamblea, el Comité examinó, las propuestas relativas a su plan de trabajo a largo plazo para el periodo 2004 a 2008 (FAL 28/WP.1, anexo 2, enmendado), a fin de presentarlas a la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones, a través del Consejo, y acordó el plan que se proponía aplicar, según figura en el anexo 8. El Comité pidió a la Secretaría que cuando finalizara el plan de trabajo a largo plazo, lo acompañara de un breve informe sobre el progreso realizado en cada punto del plan durante el actual bienio.

16.4 El Comité, teniendo presente el máximo de tres días de trabajo y de dos grupos de redacción que se le había autorizado a establecer en cada periodo de sesiones, convino en que, además del Grupo de trabajo SPI, en su próximo periodo de sesiones quizás fuera necesario establecer grupos de trabajo o grupos de redacción sobre las disposiciones relativas a los casos de polizonaje el IED, la armonización de los certificados y las enmiendas al anexo del Convenio.

Fecha del próximo periodo de sesiones

16.5 El Comité tomó nota de que se había previsto que su próximo periodo de sesiones se celebrara, en principio, en enero de 2002 y recordó que, según se había decidido durante el 26º periodo de sesiones del Subcomité FAL, no se celebraría la reunión de 2001.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI)

16.6 El Comité recordó que el CSM, en su 72º periodo de sesiones, en lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con la seguridad, y el CPM, en su 44º periodo de sesiones, en lo que se refiere a la protección del medio ambiente, habían aprobado el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (FAL 28/12/1, anexo).

16.7 El Comité examinó la propuesta revisada de programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (FAL 28/WP.2, anexo 2) en cuanto a los puntos relativos a la facilitación, que figura en el anexo 9 y lo aprobó.

17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2000

17.1 El Comité eligió Presidente por unanimidad para 2001 al Sr. L. Barchue (Liberia).

17.2 Tras tomar nota de que el Vicepresidente, Sr. W. Tieman (Países Bajos) a quien recientemente se le habían asignado otras tareas, no estaría disponible después de este periodo de sesiones, el Comité acordó dejar vacante el puesto durante 2001.

17.3 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. W. Tieman por su excelente contribución a la labor del Comité, su dedicación para mejorar la facilitación del tráfico marítimo internacional en su conjunto, y le deseó éxito en su futura carrera.

18 OTROS ASUNTOS

31ª Conferencia de la Asociación Internacional de Policía de Puertos y Aeropuertos (IAASP).

18.1 El Comité tomó nota de la información proporcionada por los Países Bajos (FAL 28/18) sobre la 31ª Conferencia de la Asociación Internacional de Policía de Puertos y Aeropuertos (IAASP), que se celebró en Rotterdam del 28 de mayo al 1 de junio de 2000.

Creación de un Comité nacional de facilitación marítima y de facilitación de los viajes y el transporte marítimo

18.2 El Comité tomó nota de la información proporcionada por el Ecuador (FAL 28/INF.6) sobre la creación de un Comité nacional de facilitación marítima y de facilitación de los viajes y el transporte marítimo.

Simposio internacional para el siglo XXI

18.3 El Comité tomó nota de la información proporcionada (FAL 28/INF.16) sobre la declaración de principios adoptada por el Simposio internacional para el siglo XXI, que se celebró en Washington D.C. del 9 al 12 de octubre de 2000.

Agradecimiento

18.4 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. I. M. Fournarakis HCG, Agregado marítimo de la Embajada de Grecia en Londres, quien se aprestaba a regresar a su país, por su valiosa contribución a la labor del Comité, y le deseó el mayor éxito en su futura carrera.

19 INFORME PARA EL CONSEJO

Se invita al Consejo a que tenga a bien:

- .1 tomar nota de la aprobación de la circular FAL.5/Circ.14, sobre el Compendio de facilitación y las operaciones electrónicas de la OMI (párrafo 5.6.1);
- .2 refrendar la aprobación de una estrategia para fomentar la utilización de medios electrónicos para el intercambio de información, a fin de armonizar y simplificar los procedimientos (párrafo 5.6.2 y anexo 2);
- .3 refrendar el restablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia sobre IED respecto de las cuestiones relativas a las operaciones electrónicas (párrafo 5.6.3 y anexo 3);
- .4 tomar nota de la decisión del Comité de revisar el Convenio FAL y de la elaboración, por su Presidente, de un examen estratégico del Convenio y de la labor del Comité FAL, a efectos de presentarlo para su examen al Comité en su 29º periodo de sesiones (párrafos 7.4 y 7.5);
- .5 tomar nota de la decisión del Comité respecto del manifiesto de transporte multimodal de mercancías peligrosas y de la aprobación del correspondiente

proyecto de enmiendas al anexo del Convenio FAL, para que sea distribuido con miras a su adopción por el Comité, en su 29º periodo de sesiones (párrafos 7.8 y 7.9 y anexo 4);

- .6 tomar nota de la aprobación del Comité del proyecto de enmiendas al anexo del Convenio FAL relativo a la cuestión de los polizones, para su distribución con miras a su adopción en el 29º periodo de sesiones del Comité (párrafo 10.28 y anexo 4);
- .7 tomar nota de la decisión del Comité respecto de la armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de los polizones (párrafo 10.31);
- .8 tomar nota de los avances realizados respecto de la armonización de los certificados de los buques y refrendar la creación de un grupo de trabajo por correspondencia sobre esta cuestión (párrafos 11.10 a 11.15 y anexo 5);
- .9 tomar nota de la decisión del Comité respecto de la evaluación de la disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores (párrafos 12.31 a 12.34);
- .10 aprobar el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia encargado de la elaboración de una propuesta más precisa sobre la elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario (párrafo 12.38);
- .11 refrendar la decisión adoptada por el Comité respecto de la cooperación sobre cuestiones de facilitación con la Organización Mundial del Comercio (OMC) (párrafos 14.3 a 14.5);
- .12 tomar nota de la decisión adoptada por el Comité sobre la aceleración del procedimiento de institucionalización (párrafo 15.2);
- .13 aprobar la lista de puntos sustantivos que han de incluirse en el orden del día del 29º periodo de sesiones del Comité (párrafo 16.1 y anexo 7);
- .14 tomar nota del plan de trabajo a largo plazo del Comité (para el periodo 2004 a 2008) (párrafo 16.3 y anexo 8);
- .15 tomar nota de la decisión del Comité respecto del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (párrafo 16.7 y anexo 9); y
- .16 aprobar el informe en general.

ANEXO 1

**ORDEN DEL DÍA DEL 28º PERIODO DE SESIONES
Y LISTA DE DOCUMENTOS**

1 Aprobación del orden del día

Circular N° 2206	-	Secretaría
FAL 28/1	-	Secretaría
FAL 28/1/1	-	Secretaría

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

FAL 28/2	-	Secretaría
----------	---	------------

3 Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

FAL 28/3	-	Secretaría
----------	---	------------

4 Examen y aprobación de las propuestas de enmienda al anexo del Convenio

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

5 Mensajes mediante intercambio electrónico de datos para el despacho de buques

FAL 28/5	-	Países Bajos (Grupo de trabajo por correspondencia IED)
FAL 28/5/1	-	Países Bajos
FAL 28/INF.5	-	Estados Unidos
FAL 28/WP.5	-	Grupo de redacción

6 Aplicación de las Directrices del Comité

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

7 Examen general del Convenio

FAL 28/7	-	Presidente del Grupo de trabajo
FAL 28/7/1	-	Alemania
FAL 28/7/2	-	Australia
FAL 28/7/3	-	Secretaría

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

FAL 28/8	-	Secretaría
FAL 28/INF.4	-	Comisión Europea

9 Formalidades relacionadas con la carga - Aspectos de facilitación del transporte multimodal de mercancías peligrosas

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

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

FAL 28/10	-	Dinamarca
FAL 28/INF.2	-	Hong Kong (China)
FAL 28/INF.7	-	Dinamarca
FAL 28/INF.8	-	Hong Kong (China)
FAL 28/INF.10	-	Grecia
FAL 28/INF.11	-	Suecia
FAL 28/INF.12	-	Bélgica
FAL 28/INF.13	-	Hong Kong (China)
FAL 28/INF.14	-	Noruega
FAL 28/WP.3	-	Grupo de trabajo

11 Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI - Modelo de notificación armonizado

FAL 28/WP.6	-	Grupo de trabajo
-------------	---	------------------

12 Interfaz buque-puerto

FAL 28/12	-	Grupo de trabajo SPI
FAL 28/12/1	-	Secretaría
FAL 28/12/2	-	Secretaría
FAL 28/INF.3	-	Secretaría
FAL 28/WP.2	-	Grupo de trabajo SPI

13 Subprograma de cooperación técnica para la facilitación

FAL 28/13	-	Secretaría
FAL 28/INF.9	-	Secretaría
FAL 28/INF.15	-	Secretaría

14 Relaciones con otras organizaciones

FAL 28/14	-	Secretaría
FAL 28/WP.4	-	Grupo de trabajo reducido

15 Institucionalización del Comité de Facilitación

FAL 28/15 - Secretaría

16 Programa de trabajo y fecha del próximo periodo de sesiones

FAL 28/WP.1 - Secretaría

17 Elección de Presidente y Vicepresidente para el año 2000

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

18 Otros asuntos

FAL 28/18/Rev.1 - Países Bajos

FAL 28/INF.6 - Ecuador

(sólo en español)

FAL 28/INF.16 - Secretaría

19 Informe para el Consejo

FAL 28/WP.7 - Comité

Documentos informativos

FAL 28/INF.1 y Corr.1 - Lista de participantes

FAL 28/INF.17 - Lista de documentos

ANEXO 2

ESTRATEGIA PARA FOMENTAR LA UTILIZACIÓN DE MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN CON OBJETO DE ARMONIZAR Y SIMPLIFICAR LOS PROCEDIMIENTOS

Objetivo de la estrategia: Despacho totalmente electrónico de los buques y la carga

Medidas para lograr este objetivo:

- .1 uso general de los impresos FAL, mediante la formación y fomento al respecto;
- .2 publicación de las Normas FAL de la OMI y del Compendio FAL de la OMI en el sitio de la Organización en Internet;
- .3 revisión periódica de la necesidad y pertinencia de los impresos FAL existentes y de su contenido a fin de tener en cuenta los avances tecnológicos;
- .4 nuevos esfuerzos para alentar a los organismos gubernamentales interesados a que continúen simplificando y armonizando las informaciones prescritas;
- .5 determinación de los obstáculos que se oponen al despacho totalmente electrónico de los buques y de la carga, y de beneficios operacionales y comerciales que brinda su implantación; y
- .6 esfuerzos para garantizar una pronta implantación.

ANEXO 3

**MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA
INTERPERIODOS SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS
CON EL COMERCIO ELECTRÓNICO**

- .1 Garantizar el intercambio de información con miras a mantener actualizado al Comité FAL acerca de los avances pertinentes relativos al comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo.
- .2 A este respecto, desempeñarse como punto de convergencia virtual a fin de avanzar hacia el logro del objetivo de un despacho totalmente electrónico de los buques y la carga.

ANEXO 4

ENMIENDAS PROPUESTAS AL ANEXO DEL
CONVENIO DE FACILITACIÓN

Capítulo 1 - Definiciones y disposiciones generales

A. Definiciones

1 Añádanse las siguientes definiciones:

"Polizón. Persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán notifica como polizón a las autoridades pertinentes.

Posible polizón. Persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto.

Puerto. Todo puerto, terminal, terminal mar adentro, astillero de buques o de reparaciones o rada que son normalmente utilizados para la carga, descarga, reparación y fondeo de buques, o todo otro lugar en el que un buque puede hacer escala."

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

2 En la **Norma 2.1**, sustitúyase el texto de la nota por el siguiente:

"Nota:

Se han elaborado los siguientes impresos FAL, según figuran en el apéndice 1:

- Declaración general - Impreso FAL 1
- Declaración de carga - Impreso FAL 2
- Declaración de provisiones de a bordo - Impreso FAL 3
- Declaración de efectos de la tripulación - Impreso FAL 4
- Lista de la tripulación - Impreso FAL 5
- Lista de pasajeros - Impreso FAL 6
- Manifiesto de mercancías peligrosas - Impreso FAL 7."

3 Añádanse los dos nuevos párrafos siguientes:

"2.7bis El Manifiesto de mercancías peligrosas será el documento de base que brinde a las autoridades públicas la información relativa a las mercancías peligrosas.

2.7ter En el Manifiesto de mercancías peligrosas las autoridades públicas no exigirán que figure más información que la que se indica a continuación:

- Nombre del buque
- Número de la OMI
- Nacionalidad del buque
- [- Nombre del capitán]
- [- Número de viaje]
- Puerto de carga
- Puerto de descarga
- Agente marítimo
- Registro/número de referencia
- Marcas y números
 - número de identificación del contenedor
 - número de registro del vehículo
- Número y tipo de bultos
- Nombre de expedición correcto
- Clase
- N° ONU
- Número de embalaje
- Riesgos secundarios
- Punto de inflamación (en grados centígrados)
- Contaminante del mar
- Masa (kg) - bruto/neto
- FEm
- Lugar de estiba a bordo"

4 En la **Norma 2.10** insértese:

"- [] copia del Manifiesto de mercancías peligrosas"

5 En la **Norma 2.11** insértese:

"- [] copia del Manifiesto de mercancías peligrosas"

6 Añádase el nuevo capítulo [X] siguiente:

"Capítulo [X] - Polizones

A. Principios generales

1.1 Norma. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán de conformidad con los principios de protección internacional establecidos en los instrumentos internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951,

y el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, y la legislación nacional pertinente.*

1.2 Norma. Las autoridades públicas, autoridades portuarias, propietarios de buques y sus representantes y los capitanes cooperarán en la mayor medida posible para prevenir y resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar que se producirá un rápido retorno o repatriación del polizón. Se adoptarán todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer indefinidamente a bordo de un buque.

B. Medidas preventivas

2 Medidas preventivas buque-puerto

2.1 Autoridades portuarias/de terminales

2.1.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes garantizarán que todos sus puertos estén dotados de la infraestructura y los procedimientos operacionales y de seguridad necesarios para evitar que tengan acceso a las instalaciones portuarias y a los buques las personas que intenten embarcarse clandestinamente a bordo de los mismos, teniendo en cuenta, al elaborar estos procedimientos, el tamaño del puerto y el tipo de carga transportada desde éste. Ello se efectuará en colaboración con las pertinentes autoridades públicas, propietarios de buques y entidades en tierra, para prevenir los casos de polizonaje en los puertos en cuestión.

2.1.2 Práctica recomendada. Las disposiciones operacionales y/o los planes de seguridad deberán tratar, entre otras, y según corresponda, las siguientes cuestiones:

- a) el patrullaje periódico de las zonas portuarias;
- b) la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga expuesta a gran riesgo de acceso por los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en estas zonas;
- c) la inspección de los almacenes y las zonas de almacenamiento de la carga;
- d) la inspección de la carga cuando se tiene indicios claros de la presencia de polizones;
- e) la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades costeras pertinentes en el establecimiento de disposiciones operacionales;
- f) la cooperación entre las autoridades portuarias y otras autoridades pertinentes (por ejemplo, autoridades policiales, aduaneras o de inmigración) para evitar el tráfico de personas;

* Además, las autoridades públicas quizás deseen examinar las conclusiones no vinculantes del Comité Ejecutivo del ACNUR sobre la cuestión de los polizones que solicitan asilo (1988, N° 53 (XXXIX)).

- g) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra que operen en puertos nacionales para garantizar que sólo el personal autorizado por estas entidades interviene en las operaciones de estiba/desestiba y de carga/descarga de los buques y en otras operaciones relacionadas con la permanencia de los buques en los puertos;
- h) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra para garantizar que se puede probar fácilmente la identidad del personal que tiene acceso al buque, y que se dispone de una lista de los nombres de las personas que con más probabilidad tengan que subir a bordo en el transcurso del cumplimiento de sus obligaciones; y
- i) el aliento a los estibadores y otras personas que trabajen en la zona portuaria para que notifiquen a las autoridades portuarias la presencia de toda persona que aparentemente no esté autorizada a hallarse en la zona portuaria.

2.2 Propietario/capitán del buque

2.2.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes se asegurarán de que los propietarios de buques y sus representantes en el puerto, los capitanes y otras personas responsables, prevean medidas de seguridad para impedir, en cuanto sea factible, que los posibles polizones puedan subir a bordo o, en su defecto, que les permitan descubrirlos antes de que el buque zarpe.

2.2.2 Práctica recomendada. Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde exista riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las disposiciones de seguridad comprenderán como mínimo las siguientes medidas preventivas:

- todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no sean utilizados durante la permanencia del buque en el puerto deberán cerrarse;
- el número de puntos de acceso al buque deberá reducirse al mínimo y dichos puntos deberán ser suficientemente seguros;
- las zonas próximas al buque deberán estar adecuadamente protegidas;
- se deberá mantener una guardia apropiada en cubierta;
- los embarcos y desembarcos deberán ser controlados, siempre que sea posible, por los miembros de la tripulación o por otras personas, si así se conviene con el capitán;
- se deberán mantener medios de comunicación adecuados; y
- durante la noche se deberá mantener una iluminación adecuada tanto dentro como fuera del casco.

2.2.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, excepto los buques de pasaje, antes de zarpar de un puerto donde exista riesgo de embarco de polizones, hayan sido sometidos a una inspección minuciosa de conformidad con un plan o programa específico que conceda prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse. No se utilizarán métodos de búsqueda que puedan dañar a los polizones ocultos.

2.2.4 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que no se realice la fumigación o precinto de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón hasta que se haya efectuado una inspección lo más minuciosa posible de las zonas que se deban fumigar o precintar a fin de garantizar que no hay polizones en dichas zonas.

2.3 Sanciones nacionales

2.3.1 Norma. Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes, procesarán conforme a su legislación nacional, a los polizones, posibles polizones y personas que ayuden a los polizones a acceder a los buques.

C. Tratamiento del polizón mientras se halla a bordo

3.1 Principios generales – Tratamiento humanitario

3.1.1 Norma. Los casos de polizonaje se tratarán de acuerdo con principios humanitarios, incluidos los indicados en la norma 1.1, prestando la debida atención a la seguridad operacional del buque y a la seguridad y bienestar del polizón.

3.1.2 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón adopten las medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón mientras se halle a bordo, incluido el suministro de las provisiones adecuadas, alojamiento, atención médica apropiada y el uso de instalaciones sanitarias.

3.2 Trabajo a bordo

3.2.3 Norma. No se exigirá a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo.

3.3 Investigación y notificación por parte del capitán del buque

3.3.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques realicen todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía, y el puerto de embarco del polizón, y notifiquen la existencia de éste y todos los pormenores a las autoridades públicas del primer puerto de escala previsto. Esta información también se facilitará al propietario del buque, a las autoridades públicas del puerto de embarco, del Estado de abanderamiento y de todos los puertos de escala siguientes, cuando proceda.

3.3.2 Práctica recomendada. Para recopilar la información que se deba notificar, el capitán del buque utilizará el impreso que figura en el apéndice 1.

3.3.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes darán instrucciones a los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón para que, cuando un polizón se declare refugiado/refugiada, atribuyan a esta información carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón.

3.4 Notificación de la Organización Marítima Internacional

3.4.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas informarán de todos los casos de polizonaje al Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

D. Desvío de la travesía prevista

4.1 Norma. Las autoridades públicas instarán a todos los propietarios de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a que den instrucciones a sus capitanes para que no se aparten de la travesía prevista a fin de intentar el desembarco de los polizones descubiertos a bordo del buque después de que éste haya salido de las aguas territoriales del país donde los polizones embarcaron, excepto cuando:

- las autoridades públicas del Estado hacia cuyo puerto se dirige el buque tras desviar su travesía, hayan concedido permiso para desembarcar a los polizones;
- se haya dispuesto la repatriación a otro lugar, contando con documentación suficiente y con un permiso de desembarco; o
- lo justifiquen razones de seguridad, salud o de carácter humanitario.

E. Desembarco y devolución de un polizón

5.1 Estado del primer puerto de escala de acuerdo con el plan del viaje

5.1.1 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, decidirán, de conformidad con la legislación nacional, si el polizón es admisible en dicho Estado.

5.1.2 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco cuando éste disponga de documentos de viaje válidos para su regreso, y las autoridades públicas tengan la seguridad de que se han adoptado o se adoptarán las medidas oportunas para la repatriación y se han cumplido todos los requisitos relativos al tránsito.

5.1.3 Norma. Cuando resulte adecuado, y conforme a la legislación nacional, las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco, cuando dichas autoridades tengan la certeza de que ellas o el propietario del buque podrán obtener documentos de viaje válidos, tomar las medidas oportunas para la repatriación del polizón, y satisfacer todos los requisitos respecto del tránsito. Las autoridades públicas deberán, además, considerar favorablemente la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón, cuando no resulte posible trasladar al polizón en el buque en que

llegó, o existan otros factores que impidan su remoción del buque. Entre tales factores pueden incluirse, aunque su enumeración no sea exhaustiva, los siguientes:

- el caso no se haya resuelto en el momento en que el buque zarpe; o
- la presencia del polizón a bordo puede poner en peligro la seguridad operacional del buque, la salud de la tripulación o del polizón.

5.2 Puertos de escala siguientes

5.2.1 Norma. Cuando no se haya podido efectuar el desembarco del polizón en el primer puerto de escala previsto, después de su descubrimiento, las autoridades públicas de los puertos de escala siguientes examinarán la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón de conformidad con lo dispuesto en las normas 5.1.1, 5.1.2 y 5.1.3.

5.3 Estado de la nacionalidad o derecho de residencia

5.3.1 Norma. Las autoridades públicas, con arreglo a la legislación internacional, aceptarán el regreso de los polizones que posean la nacionalidad o ciudadanía plenas, o aceptarán el retorno de los polizones que, de conformidad con su legislación nacional, tengan derecho de residencia en su Estado.

5.3.2 Norma. Las autoridades públicas contribuirán, siempre que sea posible, a establecer la identidad y nacionalidad o ciudadanía de los polizones que declaren ser nacionales o tener derecho de residencia en su Estado.

5.4 Estado de embarco

5.4.1 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio para ellas que los polizones embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas aceptarán a los polizones que sean devueltos de su punto de desembarco, tras haberse establecido que no son admisibles en el Estado de desembarco, para examinar su caso. Las autoridades públicas del Estado de embarco no devolverán los polizones al país donde se hubiese establecido anteriormente que eran inadmisibles.

5.4.2 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio para ellas que los posibles polizones embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas autorizarán el desembarco de los posibles polizones, y de los polizones descubiertos a bordo mientras el buque se halle en las aguas territoriales o, si corresponde, con arreglo a la legislación nacional de ese Estado, en la zona correspondiente a la jurisdicción de los servicios de inmigración de dicho Estado. No se impondrá ninguna sanción ni se exigirá el pago de ningún gasto de detención o de devolución de los polizones al propietario del buque.

5.4.3 Norma. Cuando no se haya efectuado el desembarco de un posible polizón en el puerto de embarco, dicho posible polizón será tratado como polizón, de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

5.5 El Estado de abanderamiento

5.5.1 Norma. Las autoridades públicas del Estado de abanderamiento del buque prestarán asistencia y cooperarán con el capitán/propietario del buque o la autoridad pública pertinente de los puertos de escala para:

- la identificación del polizón y la determinación de su nacionalidad,
- la realización de las gestiones necesarias ante las autoridades públicas pertinentes para facilitar el desembarco del polizón en la primera oportunidad que se presente, y
- la adopción de las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón.

5.6 Devolución de polizones

5.6.1 Práctica recomendada. Cuando los documentos de un polizón no estén en regla, las autoridades públicas expedirán, en la medida de lo posible y siempre que sea compatible con la legislación y las prescripciones de seguridad nacionales, una carta explicativa a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. Dicha carta autorizando, según proceda, la devolución del polizón a su país de origen o al punto en que comenzó su viaje por cualquier medio de transporte, se especificará cualquier otra condición impuesta por las autoridades y se entregará al armador que efectúe la devolución del polizón. La carta incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco.

5.6.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas del Estado donde el polizón haya desembarcado se comunicarán con las autoridades públicas competentes de los puntos de tránsito durante la devolución del polizón, a fin de informar acerca de su situación jurídica. Además, durante la devolución del polizón, las autoridades públicas de los países de tránsito, permitirán, a reserva de los requisitos normales de visado y de seguridad nacional, el tránsito por sus puertos y aeropuertos a los polizones que viajen con arreglo a las instrucciones o directrices sobre devolución de las autoridades públicas del país del puerto de desembarco.

5.6.3 Práctica recomendada. Cuando un Estado rector de puerto haya rehusado el desembarco de un polizón, deberá notificar sin demora al Estado de abanderamiento del buque que transportaba al polizón, las razones para negarse a aceptar su desembarco.

F. Gastos de devolución y mantenimiento de los polizones

6.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas del Estado en que se haya efectuado el desembarco de un polizón deberán informar normalmente, dentro de lo posible, al representante o al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón sobre los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque es responsable de asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberán mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos.

6.2 Práctica recomendada. El periodo durante el cual los propietarios de buques son considerados responsables de sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones, efectuados por las autoridades públicas del Estado donde se haya hecho el desembarco del polizón, debería ser el mínimo posible.

6.3 Norma. Las autoridades públicas examinarán, de acuerdo con su legislación nacional, la posibilidad de atenuar las sanciones impuestas a los buques en caso de que su capitán haya declarado debidamente la existencia de un polizón ante las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se adoptaron todas las medidas preventivas razonables para evitar el acceso del polizón al buque.

6.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán considerar la posibilidad, de acuerdo con su legislación nacional, de atenuar otras cargas normalmente impuestas si los propietarios de los buques colaboran con las autoridades encargadas de la supervisión, de modo satisfactorio a juicio de éstas, en la adopción de medidas destinadas a evitar el polizonaje.

APÉNDICE 1
Información relativa al polizón

<p>INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE</p> <p><i>Nombre del buque:</i></p> <p><i>Nº IMO:</i></p> <p><i>Pabellón:</i></p> <p><i>Compañía:</i></p> <p><i>Dirección de la compañía:</i></p> <p><i>Agente en el próximo puerto:</i></p> <p><i>Dirección del agente:</i></p> <p><i>SIRC:</i></p> <p><i>Nº INMARSAT:</i></p> <p><i>Puerto de matrícula:</i></p> <p><i>Nombre del capitán:</i></p> <p>INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN</p> <p><i>Fecha/hora en que se lo descubrió a bordo:</i></p> <p><i>Lugar de embarco:</i></p> <p><i>País de embarco:</i></p> <p><i>Fecha/hora de embarco:</i></p> <p><i>Destino final al que pretende llegar</i></p> <p><i>Motivos por los que declara haber embarcado en el buque:</i> <i>(Si el polizón se declara refugiado o solicitante de asilo, esa información se considerará confidencial).</i></p> <p><i>Apellido(s):</i></p> <p><i>Nombre(s):</i></p> <p><i>Nombre por el que se lo conoce:</i></p> <p><i>Sexo:</i></p> <p><i>Fecha de nacimiento:</i></p> <p><i>Lugar de nacimiento:</i></p> <p><i>Nacionalidad declarada:</i></p> <p><i>Domicilio particular:</i></p> <p><i>País:</i></p>	<p><i>Tipo de documento de identidad, por ejemplo, Nº de pasaporte, Nº del documento de identidad, o Nº de la libreta de inscripción marítima:</i></p> <p><i>En caso de disponer de alguno de esos documentos:</i></p> <p><i>Fecha de expedición:</i></p> <p><i>Lugar de expedición:</i></p> <p><i>Fecha de expiración:</i></p> <p><i>Expedido por:</i></p> <p><i>Fotografía del polizón:</i></p> <p><i>Descripción física general del polizón:</i></p> <p><i>Primer idioma:</i></p> <p><i>Habla:</i></p> <p><i>Lee:</i></p> <p><i>Escribe:</i></p> <p><i>Otros idiomas:</i></p> <p><i>Habla:</i></p> <p><i>Lee:</i></p> <p><i>Escribe:</i></p>
--	---

Otros pormenores:

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

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

- 3) *Declaración del polizón:*

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

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

Firma del polizón:

Firma del capitán:

Fecha:

Fecha:

ANEXO 5

ARMONIZACIÓN DE LOS CERTIFICADOS

APÉNDICE 1

**EJEMPLO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA
BUQUES DE PASAJE MODIFICADO**

El presente Certificado llevará como suplemento
un inventario del equipo
(Modelo P)

(Sello oficial)

(Estado)

para un Viaje internacional¹
viaje internacional corto

Expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
enmendado, por el Protocolo de 1988 relativo al mismo,

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Pormenores del buque²

Nombre del buque

Número IMO³

1 Táchese según proceda.

2 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casilleros dispuestos horizontalmente.

3 De conformidad con la resolución A.605(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, esta información puede incluirse voluntariamente.

Nombre del buque Número IMO

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Nacional

Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969

Potencia propulsora de la máquina principal (kW)

Espacios de máquinas sin dotación permanente Sí/No

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado
a operar según su certificado (regla IV/2)

Nombre y dirección de la compañía

.....

.....

(véase el párrafo 1.1.2 del Código IGS)

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la
construcción de éste se hallaba en una fase equivalente
o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras
de transformación o de reforma o modificación de
carácter importante

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la
regla 1/7 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a:

.1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes
de presión;

.2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;

Nombre del buque

Número IMO

.3 las líneas de carga de compartimentado siguientes:

Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en la parte media del buque (regla III-1/13)	Francobordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los espacios que se indican
C.1
C.2
C.3

2.2 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a la protección estructural contra incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.

2.3 Que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.4 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.5 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio, en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.

2.6 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento se ajusta a las prescripciones del Convenio.

2.7 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas.

2.8 Que el buque está provisto de luces, marcas y medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor.

2.9 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.

3 Que se considera que el buque cuyo nombre figura en el presente documento tiene la dotación de seguridad adecuada de conformidad con las disposiciones de la regla V/13b del Convenio si, al hacerse a la mar, lleva a bordo como mínimo el número de personas, con la categoría o cargo indicado, al que se especifica en el cuadro siguiente:

Categoría/cargo	Título (Convenio de Formación)	Número de personas

Nombre del buque

Número IMO

4a** Que el ... (*fecha*) se ha efectuado una auditoria del buque y que éste cumple las prescripciones del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS)*, después de haberse verificado que el Documento de cumplimiento de la compañía es aplicable a este tipo de buque; o, como disposición provisional:

4b** Que el sistema de gestión de la seguridad del buque se ajusta a las disposiciones de los párrafos 3.3.4 y 3.3.5 de las Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones.***

5 De que se ha expedido/no se ha expedido un Certificado de exención¹.

Número de exenciones adjuntas al apéndice 1

6 De que se ha expedido/no se ha expedido una lista de las limitaciones operacionales de conformidad con la regla V/23 del Convenio. Si corresponde, los pormenores se recogen en el apéndice 2.

7 De que se ha expedido/no se ha expedido un Documento de cumplimiento para el transporte de mercancías peligrosas. Si corresponde, los pormenores se recogen en el apéndice 3.

El presente certificado es válido hasta

Expedido en
(*lugar de expedición del certificado*)

(*fecha de expedición*)

(*firma del funcionario autorizado
que expide el certificado*)

(*Sello o estampilla de la autoridad expedidora*)

** Táchese según proceda.

* Aprobado por la Organización mediante la resolución A.741(18).

*** Aprobadas por la Organización mediante resolución A.788(19).

1 Táchese según proceda.

Nombre del buque

Número IMO

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sean aplicables las reglas I/4 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)¹ del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

1 Táchese según proceda.

Nombre del buque

Número IMO

**REFRENDO DE VERIFICACIÓN PERIÓDICA Y DE VERIFICACIÓN
ADICIONAL (SI SE REQUIERE)**

SE CERTIFICA que en la verificación periódica, efectuada de conformidad con la regla 6 del capítulo IX del Convenio, se ha comprobado que el sistema de gestión de la seguridad del buque cumple con las prescripciones del Código IGS.

VERIFICACIÓN INTERMEDIA
(se efectuará en un plazo de entre
dos y tres años a partir de la fecha
indicada en 4 a))

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

VERIFICACIÓN ADICIONAL*

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

* Si corresponde.

Nombre del buque

Número IMO

Apéndice 1

Exenciones

SE CERTIFICA:

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla del Convenio, el buque queda exento de las prescripciones relativas adel Convenio.

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:

.....
.....
.....
.....

Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:

.....

Nombre del buque

Número IMO

Apéndice 2

Lista de limitaciones operacionales

Zona de navegación**

Requisitos o condiciones especiales, si los hay:

Expedido en el de de
(mes y año)

Fecha de expiración

(Sello de la Administración)

(Firma por la Administración y en su nombre)

** Si la zona de navegación no es ilimitada, habrá que incluir en el documento una descripción clara, o un mapa, de dicha zona.

Nombre del buque

Número IMO

Apéndice 3

Documento de cumplimiento para el transporte de mercancías peligrosas

Nombre del buque

Número IMO

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad para buque de pasaje

**INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR CON EL CONVENIO
 INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA
 EN EL MAR, 1974, ENMENDADO POR EL PROTOCOLO
 DE 1988 RELATIVO AL MISMO**

1 Datos relativos al buque

Nombre

Número IMO

Número o letras distintivos

.....

Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar

.....

.....

Número mínimo de personas con la titulación requerida para utilizar las instalaciones radioeléctricas

2 Pormenores relativos a los dispositivos de salvamento

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		
		A babor	A estribor
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla III/42)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)	.....	.....
2.4	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/44)	.....	.....
2.5	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.5.1	Número	.....	.....
2.5.2	Tipo	.....	.....

Nombre del buque

Número IMO

2 Pormenores relativos a los dispositivos de salvamento (continuación)

3	Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)	..... ..... .....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....
4	Número de botes de rescate	.....
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	..........
5	Balsas salvavidas	.....
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	..........
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	..........
5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
6	Aparatos flotantes	.....
6.1	Número de aparatos	.....
6.2	Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	..........
7	Número de aros salvavidas	.....
8	Número de chalecos salvavidas	.....
9	Trajes de inmersión	.....
9.1	Número total	.....
9.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
10	Número de ayudas térmicas ¹	.....
11	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	..........
11.1	Número de respondedores de radar	.....
11.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales	.....

¹ Excluidas las prescritas en las reglas III/38.5.1.24, III/41.8.31 y III/47.2.2.13.

Nombre del buque

Número IMO

3 *Pormenores relativos a las instalaciones radioeléctricas*

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas
1.1.1 Codificador de LSD
1.1.2 Receptor de escucha de LSD
1.1.3 Radiotelefonía
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas
1.2.1 Codificador de LSD
1.2.2 Receptor de escucha de LSD
1.2.3 Radiotelefonía
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/ decamétricas
1.3.1 Codificador de LSD
1.3.2 Receptor de escucha de LSD
1.3.3 Radiotelefonía
1.3.4 Radiotelegrafía de impresión directa
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT
2 Medios secundarios para emitir alerta
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima
3.1 Receptor NAVTEX
3.2 Receptor de LIG
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas
4 RLS satelitaria
5 RLS de ondas métricas
6 Respondedor de radar del buque
7 Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz ²
8 Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182 kHz ³

² A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

³ No será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

Nombre del buque

Número IMO

4 Métodos utilizados para garantizar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas
(reglas IV/15.6 y 15.7)

4.1 Duplicación del equipo

4.2 Mantenimiento en tierra

4.3 Capacidad de mantenimiento en la mar

Otros documentos pertinentes

Tema	Disposiciones y equipos existentes a bordo
<ul style="list-style-type: none">- Plan de cooperación para la búsqueda y salvamento- Sistema de apoyo para la toma de decisiones- Cuadernillo de estabilidad- Cuadernillo de control de averías- Manual de sujeción de la carga	

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en
(Fecha y lugar de expedición del Inventario)

.....
(Fecha de expedición)

.....
(Firma del funcionario autorizado para expedir el Inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

APÉNDICE 2

*"Modelo de Certificado de seguridad
para buques de pasaje"*

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

El presente Certificado llevará como suplemento
un inventario del equipo
(Modelo P)

(Sello oficial)

(Estado)

para un Viaje internacional¹
viaje internacional corto

Expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
en su forma enmendada, por el Protocolo de 1988 relativo al mismo,
con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

¹ Táchese según proceda.

Pormenores del buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2)
.....

Número IMO²

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de transformación o de reforma o modificación de carácter importante

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla 1/7 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a:
 - .1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes de presión;
 - .2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;
 - .3 las líneas de carga de compartimentado siguientes:

Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en la parte media del buque (regla III-1/13)	Francobordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los espacios que se indican
C.1
C.2
C.3

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casilleros dispuestos horizontalmente.
2 De conformidad con la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, esta información puede incluirse voluntariamente.

2.2 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a la protección estructural contra incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.

2.3 Que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.4 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.5 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio, en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.

2.6 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento se ajusta a las prescripciones del Convenio.

2.7 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas,

2.8 Que el buque está provisto de luces, marcas y medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor.

2.9 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.

3 Que se ha expedido/no se ha expedido¹ un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

¹ Táchese según proceda.

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sean aplicables las reglas I/14 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/1/14 f)1 del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

1 Táchese según proceda.

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado
 de seguridad para buque de pasaje

INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR
 CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
 DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA ENMENDADA
 POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

1 *Datos relativos al buque*

Nombre

Número o letras distintivos

Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar

.....

Número mínimo de personas con la titulación requerida para utilizar las instalaciones
 radioeléctricas

2 *Pormenores relativos a los dispositivos de salvamento*

1 Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		
	A babor	A estribor
2 Número total de botes salvavidas
2.1 Número total de personas a las que se puede dar cabida
2.2 Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla III/42)
2.3 Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)
2.4 Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/44)
2.5 Otros botes salvavidas
2.5.1 Número
2.5.2 Tipo

3 *Pormenores relativos a las instalaciones radioeléctricas*

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas:
1.1.1 Codificador de LSD
1.1.2 Receptor de escucha de LSD
1.1.3 Radiotelefonía
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas:
1.2.1 Codificador de LSD
1.2.2 Receptor de escucha LSD
1.2.3 Radiotelefonía
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas:
1.3.1 Codificador de LSD
1.3.2 Receptor de escucha de LSD
1.3.3 Radiotelefonía
1.3.4 Radiotelegrafía de impresión directa
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT
2 Medios secundarios para emitir el alerta
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima
3.1 Receptor NAVTEX
3.2 Receptor de LIG
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas
4 RLS satelitaria
5 RLS de ondas métricas
6 Respondedor de radar del buque
7 Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2,182 kHz ²
8 Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2,182 kHz ³

² A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

³ No será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

4 *Métodos utilizados para garantizar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas (reglas IV/15.6 y 15.7)*

4.1 Duplicación del equipo

4.2 Mantenimiento en tierra

4.3 Capacidad de mantenimiento en la mar

5 *Buques construidos antes del 1 febrero de 1995 que no satisfacen todas las prescripciones aplicables del capítulo IV del Convenio, en su forma enmendada en 1988⁴*

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha por operador
Número de operadores
¿Hay autoalarma?
¿Hay instalación principal?
¿Hay instalación de reserva?
El transmisor principal y el de reserva, ¿están eléctricamente separados o combinados?

6 *Buques construidos antes del 1 de febrero de 1992 que no satisfacen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo III del Convenio, en su forma enmendada en 1988⁵*

	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Instalación radiotelegráfica para botes salvavidas
Aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia
RLS para embarcaciones de supervivencia (121,5 MHz y 243,0 MHz)
Aparatos radiotelefónicos bidireccionales

⁴ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

⁵ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero 1995.

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en
(Fecha y lugar de expedición del inventario)

.....
(Fecha de expedición)

.....
(Firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

**Documento de cumplimiento
para el transporte de mercancías peligrosas**

CERTIFICADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, enmendado

Con la autoridad conferida por el Gobierno de _____
(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Tipo de buque*:

Arqueo bruto:

Numero IMO:

Nombre y dirección de la compañía:
.....
(Véase el párrafo 1.1.2 del Código IGS)

SE CERTIFICA que se ha efectuado una auditoría del sistema de gestión de la seguridad del buque y que éste cumple las prescripciones del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS)**, después de haberse verificado que el Documento de cumplimiento de la compañía es aplicable a este tipo de buque.

El presente Certificado de gestión de la seguridad es válido hasta, a reserva de la oportuna verificación periódica y de que el Documento de cumplimiento sea válido.

Expedido en.....
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición

.....
(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

* Indíquese el tipo de buque según la siguiente relación: buque de pasaje, nave de pasaje de gran velocidad, nave de carga de gran velocidad, granelero, petrolero, quimiquero, gasero, unidad móvil de perforación mar adentro, o buque de carga distinto de los anteriores.

** Aprobado por la Organización mediante la resolución A.741(18).

**REFRENDO DE LA VERIFICACIÓN PERIÓDICA Y DE LA VERIFICACIÓN
ADICIONAL (CUANDO SE EXIJA)**

SE CERTIFICA que, en la verificación periódica efectuada de conformidad con la regla 6 del capítulo IX del Convenio, se ha comprobado que el sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones pertinentes del Código IGS.

VERIFICACIÓN INTERMEDIA
(Se realizará en el periodo comprendido entre la **segunda y tercera** fechas de vencimiento anual)

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

VERIFICACIÓN ADICIONAL*

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

VERIFICACIÓN ADICIONAL*

Firmado:.....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

VERIFICACIÓN ADICIONAL*

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

* Si procede.

**MODELO DE DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN
MÍNIMA DE SEGURIDAD**

Documento relativo a la dotación mínima de seguridad

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones de la regla V/13 b) del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA
HUMANA EN EL MAR, 1974, enmendado
con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(Administración)

*Datos relativos al buque**

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Número IMO

Puerto de matrícula

Arqueo bruto:

Nacional

Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969

Potencia propulsora de la máquina principal (en kW)

Tipo de buque

Espacio de máquinas sin dotación permanente sí/no

* Los datos también pueden presentarse en columnas.

Zona de navegación**

Se considerará que el buque cuyo nombre figura en el presente documento tiene la dotación de seguridad adecuada si, al hacerse a la mar, lleva a bordo como mínimo el número de personas, con la categoría o cargo indicado, que se especifica en el cuadro siguiente.

Categoría/cargo	Título (regla del Convenio de Formación)	Número de personas

Requisitos o condiciones especiales, si los hay:

Expedido en el.....
(día, mes y año)

Fecha de expiración (si procede).....

(Sello de la Administración)

.....
(Firma en nombre de la Administración)

** Si la zona de navegación no es ilimitada, habrá que incluir en el documento una descripción clara, o un mapa, de dicha zona.

Modelo de Certificado de exención

CERTIFICADO DE EXENCIÓN

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma enmendada por el Protocolo de 1988 relativo al mismo

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Número IMO²

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casilleros dispuestos horizontalmente.

2 De conformidad con la resolución A.600(15) – Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, esta información puede incluirse con carácter voluntario.

SE CERTIFICA:

Que por aplicación de lo prescrito en la regla del Convenio, el buque queda exento de las prescripciones relativas a del Convenio.

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:

.....
.....
.....

Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:

.....

El presente certificado será válido hastaa condición de que siga siendo válido el Certificado al que se adjunta el presente certificado.

Expedido en

(Lugar de expedición del certificado)

.....
(Fecha de expedición)

.....
(Firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a 5 años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido hasta el a condición de que siga siendo válido el Certificado al que se adjunta el presente certificado, de conformidad con la regla I/14 c) del Convenio.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación y la regla I/14 c) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio hasta ela condición de que siga siendo válido el Certificado al que se adjunta el presente certificado.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado, de conformidad con la regla I/14 e)/I/14 f)3 del Convenio, se aceptará como válido hasta ela condición de que siga siendo válido el Certificado....., al que se adjunta el presente certificado.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

APÉNDICE 3

Información adicional proporcionada por el Grupo de trabajo sobre armonización de los certificados

Refrendo de los reconocimientos anual, intermedio, periódico, para prorrogar la validez, adelantar la fecha de vencimiento anual y de inspección del exterior del fondo del buque

SE CERTIFICA que los reconocimientos que se indican en las columnas 1 y 2 se han efectuado de conformidad con las prescripciones del Convenio.

TIPO DE RECONOCIMIENTO	REGLA	LUGAR	FECHA día/mes/año	FIRMA	FIRMA O SELLO DE LA AUTORIDAD, SEGÚN CORRESPONDA
CONSTRUCCIÓN: Refrendo para los reconocimientos anual e intermedio relativos a la estructura, las máquinas y el equipo mencionado en la sección 2.1 del presente certificado					
Anual	I/10				
Anual/Intermedio*	I/10				
Anual/Intermedio*	I/10				
ANUAL	I/10				
ANUAL/Intermedio*	I/14 h) iii)				
Refrendo para las inspecciones de la obra viva del buque					
Primera inspección	I/10				
Segunda inspección	I/10				
EQUIPO: Refrendo para los reconocimientos anual y periódico de los dispositivos de salvamento y otro equipo mencionados en las secciones 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 y 2.9 del presente certificado					
Anual	I/8				
Anual/Periódico*	I/8				
Anual/Periódico*	I/8				
Anual	I/8				
Anual/Periódico	I/14 h) iii)				
RADIOCOMUNICACIONES: Refrendo para los reconocimientos periódicos relativos a las instalaciones radioeléctricas mencionadas en las secciones 2.6 y 2.7 del presente certificado					
Periódico	I/9				
Periódico	I/9				
Periódico	I/9				
Periódico	I/9				
Periódico	I/14 h) iii)				
CÓDIGO IGS: Refrendo para la verificación periódica y la verificación adicional (cuando se exija)					
Intermedio	IX/6				
Adicional					
Adicional					
Adicional					

* Táchese según corresponda.

TIPO DE RECONOCIMIENTO	REGLA	LUGAR	FECHA día/mes/año	FIRMA	FIRMA O SELLO DE LA AUTORIDAD, SEGÚN CORRESPONDA
Extensión: Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable					
VALIDO HASTA EL	I/14 c)				
Renovación: Refrendo cuando habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación la regla I/14 d) sea aplicable					
VALIDO HASTA EL	I/14 d)				
Prórroga hasta llegar a puerto: Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando sean aplicables las reglas I/14 e) o I/14 f)					
VALIDO HASTA EL	I/14 e)/ I/14 f)				
Anticipo: Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla I/14 h) sea aplicable					
LA NUEVA FECHA DE ANIVERSARIO ES					
LA NUEVA FECHA DE ANIVERSARIO ES					

ANEXO 6**DECLARACIÓN DE LOS PAÍSES BAJOS SOBRE EL PROYECTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OMI SOBRE FACILITACIÓN**

Señor Presidente, deseo efectuar algunas observaciones sobre el proyecto de cooperación técnica de la OMI sobre facilitación.

La semana pasada, estuve presente en el seminario sobre facilitación subregional que se celebraba en Santo Domingo, República Dominicana. Fue el último seminario del proyecto en América Latina y en la región del Caribe. En esta etapa el proyecto de facilitación está llegando a su término.

Señor Presidente, mi país siempre ha apoyado estos proyectos de facilitación, no sólo verbalmente en las reuniones de la OMI sino también mediante la provisión de fondos. A este respecto también deseo recordar el proyecto OMI-ESCAP previo, ejecutado en la región del sudeste asiático.

Las misiones de evaluación en dicha región han constatado que los resultados y las actividades de seguimiento en muchos casos son muy alentadores. Por ejemplo, Bangladesh acaba de ratificar el Convenio FAL. Un número creciente de delegaciones asiste a nuestras reuniones sobre facilitación.

Mi participación como orador en diversos seminarios de ese tipo y como integrante del equipo de evaluación de la OMI, me han permitido tomar conocimiento de que las distintas autoridades, responsables del despacho de buques: aduanas, inmigración, autoridades portuarias, han podido encontrarse en estos seminarios, en muchos casos, por primera vez. Esto ha sido para mí un hecho revelador y un resultado muy importante de los seminarios.

Hoy día, es de interés vital que los puertos de los países en desarrollo sigan los procedimientos de armonización y estén preparados para el intercambio electrónico de datos.

Durante estos seminarios regionales cada vez se han planteado más asuntos relacionados con la seguridad de los puertos y deseo señalar al Comité estos problemas tan importantes de ámbito mundial.

Señor Presidente, basándome en mi propia experiencia, he podido notar que no ha sido una tarea fácil organizar y ejecutar dichos seminarios sobre proyectos de facilitación dentro del presupuesto asignado y lejos de la OMI y de Londres. Pero siempre han tenido éxito gracias a la gran dedicación de la Secretaría de la OMI, sin dejar de mencionar especialmente al Sr. Hartmut Hesse, y por supuesto a la ayuda regional recibida.

Señor Presidente, deseo manifestar por último que los Países Bajos están satisfechos de haber financiado dichos proyectos de facilitación y desearían que esta apreciación se incluya en el informe de la reunión.

ANEXO 7**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL
ORDEN DEL DÍA DEL 29º PERIODO DE SESIONES**

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional:

- estado jurídico del Convenio

Examen y aprobación de las propuestas de enmiendas al anexo del Convenio

Medios electrónicos para el despacho de buques:

- .1 elaboración de sistemas uniformes para la llegada y el despacho de buques, personas y cargas
- .2 mensajes mediante EDI

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

- .1 información presentada sobre la aplicación de las diversas disposiciones del Anexo del Convenio
- .2 prevención y supresión de actos ilícitos en el mar y en los puertos: aspectos de facilitación
- .3 prevención y lucha contra el tráfico ilícito de drogas: aspectos de facilitación
- .4 estudio de la necesidad de examinar el Convenio y labor al respecto llevada a cabo por el Comité

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

- implantación de los Impresos normalizados de facilitación de la OMI

Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de personas:

- polizones

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

- interfaz buque-puerto

Subprograma de cooperación técnica para facilitación

Institucionalización del Comité de Facilitación

Aplicación de las Directrices del Comité

Programa de trabajo

ANEXO 8**PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN
PARA EL PERIODO 2004 a 2008****Temas***

- * 1 La implantación, interpretación y mejora del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, y de su anexo.
- * 2 Actividades de facilitación dentro del ámbito de competencia de la Organización, entre las cuales figuran:
 - .1 actividades promocionales que se llevan a cabo en cooperación con Gobiernos Miembros, Gobiernos Contratantes del Convenio FAL y organizaciones interesadas; y
 - .2 aspectos de facilitación de impresos y certificados resultantes de otras actividades de la Organización.
- * 3 Implantación de mensajes electrónicos uniformes para la llegada, permanencia y el despacho de buques, personas y cargas
- 4 Examen de ciertos elementos de los convenios, códigos y recomendaciones relacionados con aspectos de facilitación, elaborados por otras organizaciones
- 5 Examen y formulación de propuestas para la revisión general del Convenio FAL o de su anexo, incluida la armonización con otros instrumentos internacionales
- 6 Formalidades relacionadas con la llegada, permanencia y salida de buques, personas y cargas
- 7 Métodos para la gestión de casos relacionados con pasajeros indebidamente documentados
- 8 Aspectos de facilitación de la labor de la OMI sobre la prevención y supresión de actos ilícitos en el mar y en los puertos
- 9 Aspectos de facilitación de las medidas para la prevención y supresión del tráfico ilícito de drogas
- * 10 Cuestiones relacionadas con la interfaz buque-puerto
- * 11 Prevención y solución de la cuestión del polizonaje

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

ANEXO 9**PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE
LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO (SPI)**

		Plazo Previsto
1	Actualización de la bibliografía (bajo la supervisión del Comité FAL)	Indefinido
2	Disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores (bajo la supervisión de los Comités CSM, CPMM y FAL)	2002
3	Elaboración de un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para operadores de terminales (bajo la supervisión del CSM)	(lo decidirá el CSM)
4	Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario (bajo la supervisión de los Comités MSC y FAL)	[2003]
