



COMITÉ DE FACILITACIÓN
32º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

FAL 32/22
25 julio 2005
Original: INGLÉS

INFORME DEL 32º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

Sección	Página
1 GENERALIDADES - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	3
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	7
3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL - ESTADO JURÍDICO DEL CONVENIO	8
4 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO	8
5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	12
6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	18
7 EXÁMEN GENERAL DEL COVENIO, INCLUÍDA SU ARMONIZACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES	19
8 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN EL MAR Y EN PUERTO	22
9 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE LA PREVENCIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS	25
10 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE LAS MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	30
11 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE LAS MEDIDAS Y LOS PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR	38
12 INTERFAZ BUQUE - PUERTO	39
13 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES	48

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
14 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA , PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS - POLIZONES	49
15 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI	50
16 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN	52
17 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN	53
18 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	54
19 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES	54
20 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2006	57
21 OTROS ASUNTOS	57
22 INFORME PARA EL CONSEJO	58

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 - RESOLUCIÓN FAL.8(32) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO
- ANEXO 2 - ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN
- ANEXO 3 - PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL (RESOLUCIÓN A.872(20))
- ANEXO 4 - FUNCIÓN, MISIÓN, DIRECCIÓN ESTRATÉGICA Y LABOR DEL COMITÉ
- ANEXO 5 - CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 33º PERIODO DE SESIONES

1 GENERALIDADES - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 32º periodo de sesiones del 4 al 8 de julio de 2005 bajo la presidencia del Sr. C. Abela (Malta). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. A.E. Hill (Liberia).

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

ALEMANIA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ANTIGUA Y BARBUDA	ISLAS MARSHALL
ARABIA SAUDITA	ITALIA
ARGELIA	JAPÓN
ARGENTINA	KENYA
AUSTRALIA	LIBERIA
BAHAMAS	MALASIA
BÉLGICA	MALTA
BOLIVIA	MARRUECOS
BRASIL	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
COLOMBIA	PAÍSES BAJOS
CUBA	PANAMÁ
CHILE	PERÚ
CHINA	POLONIA
CHIPRE	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA DE COREA
ECUADOR	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
ESPAÑA	SINGAPUR
ESTADOS UNIDOS	SUDÁFRICA
ESTONIA	SUECIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	TAILANDIA
FILIPINAS	TURQUÍA
FINLANDIA	TUVALU
FRANCIA	URUGUAY
GHANA	VENEZUELA
GRECIA	
INDONESIA	

de los siguientes Gobiernos Miembros, que no presentaron sus poderes:

BANGLADESH

CAMERÚN

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 Así como representantes del siguiente organismo especializado de las Naciones Unidas:

ORGANISMOS INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)

un observador de cada una de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)

COMISIÓN EUROPEA (CE)

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y
CENTRAL (OMAOC)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
DE CARGA (ICHCA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES
DE BUQUE (IFSMA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)

INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 Al dar su bienvenida a los participantes, el Secretario General mencionó la decisión tomada por el Consejo en noviembre pasado de que "El Transporte Marítimo Internacional: vehículo del comercio mundial" fuera el lema del día marítimo mundial del presente año, lo que presenta la oportunidad de dirigir la atención del público hacia la imagen del transporte marítimo y de contribuir a mejorarla. El Secretario General también hizo referencia a la decisión del Consejo de otorgar una "distinción de la OMI al valor excepcional en el mar" en reconocimiento de aquellas personas que poniendo en riesgo su propia vida, rescatan a personas en peligro o evitan un suceso catastrófico de contaminación del medio marino en condiciones extremas, exhibiendo así la virtud del sacrificio, de acuerdo con las más antiguas tradiciones de la mar. En el contexto del lema de la OMI de este año, al poner de relieve las funciones que desempeña el Comité en cuanto a la facilitación del tráfico marítimo internacional y la importancia de sus actividades, que constituyen una valiosa contribución al comercio mundial, el Secretario General alentó al Comité a realizar el mayor esfuerzo posible para hacer frente a los desafíos correspondientes a su ámbito de responsabilidad.

El Secretario General llamó la atención de los presentes hacia la contribución que proporcionará la adopción de enmiendas al Convenio de Facilitación, mediante la introducción de un número de importantes prescripciones y la elaboración del manual explicativo del Convenio de Facilitación. A este respecto, refiriéndose al examen de las normas y prácticas recomendadas en el Anexo del Convenio con respecto a las cuáles los Gobiernos Contratantes han notificado diferencias, el Secretario General alentó a los Gobiernos, que aún no han respondido a sus respectivos cuestionarios, a que lo hagan lo antes posible.

Asimismo acogió con satisfacción la labor del Comité sobre el examen de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, a fin de que se armonicen con las disposiciones del Código PBIP.

En lo referente a los aspectos de facilitación de la protección marítima, el Secretario General subrayó la importancia de la utilización de medios electrónicos para el despacho de buques y la elaboración de mensajes de intercambio electrónico de datos mediante los que podrían transmitirse electrónicamente los datos normalizados relacionados con la protección, llevada a cabo por el Comité. En el contexto de los esfuerzos relacionados con la protección marítima, el Secretario General también puso de relieve el trabajo destinado a prevenir la interrupción del tráfico que atraviesa el Estrecho de Malaca, como resultado de un acto terrorista e informó sobre la conferencia que se prevé celebrar en Yakarta (Indonesia) en septiembre del año en curso, para tratar ese tema.

Refiriéndose al problema de los polizones, que continúa imponiendo una pesada carga a los buques, las tripulaciones y el sector naviero en su conjunto, y al examen que hizo el Comité de los informes sobre casos de polizonaje, el Secretario General acogió con satisfacción la reciente información de que, desde la introducción del Código PBIP el 1 de julio de 2004, en los puertos de Estados Unidos se han reducido en un 50% los casos de polizonaje y manifestó su confianza en que una implantación estricta y uniforme de todas las medidas del Código conduciría a una disminución considerable del número de polizones en todo el mundo.

En lo que atañe a la interfaz buque-puerto, el Secretario General, tomando nota del examen llevado a cabo por el Comité sobre la labor del Grupo de trabajo SPI, elogió la contribución de ambos a la labor de la Organización relacionada con la protección, de conformidad con la petición que se formula en la resolución de la Asamblea A.924(22). También puso de relieve el trabajo del Grupo sobre los aspectos de facilitación de las medidas para incrementar la protección marítima, incluida la elaboración de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre y las cuestiones relacionadas con la demora y el rechazo de remesas de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, particularmente el cobalto-60.

Tras subrayar la importancia de la pronta entrada en vigor de las enmiendas de 1991 al Convenio de la OMI en lo relativo a la institucionalización del Comité de Facilitación y de la serie de medidas para instar a los Gobiernos Miembros a aceptar dichas enmiendas tan pronto como sea posible, el Secretario General informó al Comité del número total de aceptaciones, así como del número aún necesario para dar efecto a las enmiendas mencionadas. El Secretario General hizo de nuevo hincapié en la importancia de la institucionalización del Comité de Facilitación, particularmente en vista de la conexión entre dicho Convenio y el Código PBIP, e instó a todos los Gobiernos Miembros que aún no han aceptado las enmiendas de 1991 a que consideren hacerlo lo antes posible.

El Secretario General hizo referencia a varios seminarios nacionales sobre facilitación, financiados con cargo al Fondo de Cooperación Técnica, para ayudar a los países a implantar las normas del Convenio y aprovechó la oportunidad para dar las gracias a los Gobiernos del Congo, Kenya, Sierra Leona y Tanzania por acogerlos y a la Secretaría y los consultores por organizarlos e impartirlos.

El Secretario General informó sobre la respuesta rápida, decisiva y global ante la tragedia ocasionada por el tsunami en el océano Índico, que abordó todas las cuestiones surgidas con posterioridad al desastre en dos frentes: el humanitario y el técnico. Asimismo informó al Comité de que la OMI, la OHI y la AISM habían establecido un plan de acción conjunto centrado principalmente en garantizar la integridad de la infraestructura de la navegación en esa región marítima para asegurar la navegación sin riesgos de los buques. En el futuro, el plan incluirá la colaboración con la OMM y UNESCO/COI en el desarrollo de un sistema de alerta temprana para tsunamis que abarque la totalidad del océano Índico.

Para concluir, el Secretario General señaló al Comité la cantidad y el volumen, en incesante aumento, de los documentos tanto presentados, como producidos por los comités y subcomités durante los periodos de sesiones. Su preocupación se relaciona, en primer lugar, con la capacidad de la Secretaría para gestionar dicho aumento dentro de sus limitados recursos manteniendo el nivel que los Miembros esperan de ella, y en segundo, el efecto adverso que está produciendo en el bienestar y la salud del personal, como es el caso del personal de las secciones de traducción, e incluso el de las divisiones técnicas. El Secretario General informó de que el volumen de trabajo relacionado con la traducción de documentos que puede llevarse a cabo durante una reunión se está examinando, teniendo en cuenta la necesidad de que al mismo tiempo, parte de la capacidad de las secciones de traducción debe destinarse al resto de las reuniones programadas, y manifestó que oportunamente, el Comité informaría de las decisiones que se tomen a ese respecto, pero que por el momento, pedía a los Miembros que tuvieran en cuenta la situación en términos generales y que mostraran su habitual comprensión y cooperación.

Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General por sus palabras y consejos y manifestó que durante las deliberaciones del Comité y de sus Grupos de trabajo, se prestaría la mayor atención tanto a éstos como sus peticiones.

Adopción del orden del día

1.6 El Comité adoptó el orden del día (FAL 32/1) y el calendario provisional que servirá de guía durante el periodo de sesiones (FAL 32/1/1 y Corr.1, anexo en su forma enmendada). En el documento FAL 32/INF.8, figura una lista de los documentos que se considerarán en relación con cada punto del orden del día.

1.7 Las decisiones del Comité sobre el establecimiento de grupos de trabajo y de grupos de redacción se recogen en las secciones de este informe que tratan del punto del orden del día correspondiente.

Verificación de poderes

1.8 Se informó al Comité de que los poderes de las delegaciones que asisten al actual periodo de sesiones se han presentado en la forma debida y están en orden (véase también el párrafo 1.2).

Ataques terroristas en Londres

1.9 Se mantuvo informado al Comité de las novedades relacionadas con los ataques terroristas al sistema de transporte público de Londres durante la mañana del jueves 7 de julio de 2005. El Secretario General facilitó dos informes en los que se hacía un llamamiento a la calma y en los que se pedía que todos se mantuviesen vigilantes y alertas. Recomendó a los delegados y a los funcionarios que mantuviesen su actitud normal y continuaran dando cumplimiento a sus cometidos en pos del servicio a la comunidad. También se mostró confiado en que las oraciones y reflexiones de todos llegarían a los afectados por los sucesos y elogió a los servicios públicos de respuesta en emergencias.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Comité examinó los resultados del 94º periodo de sesiones del Consejo (FAL 32/2/3); del 79º y el 80º periodos de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (FAL 32/2 y FAL 32/2/2 respectivamente); del 52º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (FAL 32/2); del 55º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (FAL 32/2/3); del 9º periodo de sesiones del Subcomité DSC (FAL 32/2); y del 36º periodo de sesiones del Subcomité STW (FAL 32/2), en relación con los puntos del orden del día pertinentes.

Resultados del 93º periodo de sesiones del Consejo

2.2 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre los resultados del C 93 (FAL 32/2, párrafos 17 a 33) en relación con:

- .1 el desarrollo del plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI;
- .2 la traducción e introducción de los documentos en el sitio web de la OMI de acceso público;
- .3 el informe del FAL 31;
- .4 la recomendación del Grupo de supervisión para Somalia; y
- .5 las solicitudes para la obtención del carácter consultivo y cuestiones conexas.

Resultados del 89º y 90º periodos de sesiones del Comité Jurídico

2.3 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre los resultados del LEG 89 y el LEG 90 (FAL 32/2 y FAL 32/2/1 respectivamente) en relación con:

- .1 el Convenio SUA;
- .2 el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio (PCRRN);
- .3 los lugares de refugio; y
- .4 el trato justo de la gente de mar.

3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL - ESTADO JURÍDICO DEL CONVENIO

3.1 El Comité tomó nota de la lista de Gobiernos contratantes del Convenio de Facilitación que figura en el anexo del documento FAL 32/3, particularmente de la adhesión de Gabón (12 abril 2005), Malí (12 octubre 2004) y Saint Kitts y Nevis (7 octubre 2004), desde su 31º periodo de sesiones.

3.2 La Secretaria informó al Comité de que, desde la distribución del documento FAL 32/3, la Jamahiriya Árabe Libia se había adherido al Convenio (26 junio 2005), con lo que el total de los Gobiernos Contratantes asciende en la actualidad a 102.

3.3 La delegación del Japón informó al Comité de que su país estaba actualmente en proceso de ratificar el Convenio de Facilitación.

3.4 Al manifestar su agradecimiento a los Gobiernos de Gabón, Malí, Saint Kitts y Nevis y la Jamahiriya Árabe Libia, el Comité instó a los Gobiernos Miembros, que aún no se han adherido al Convenio, a que consideren la posibilidad de hacerlo lo antes posible, a fin de ayudar a la Organización a facilitar el tráfico marítimo internacional en un entorno seguro.

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

GENERALIDADES

4.1 El Comité recordará que, en su 31º periodo de sesiones, de conformidad con las disposiciones del artículo VII del Convenio de Facilitación, había aprobado las enmiendas propuestas al anexo del Convenio (FAL 32/4, anexo 1), a fin de que se adoptaran en el actual periodo de sesiones.

4.2 El Comité tomó nota de que, de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas propuestas se habían distribuido a todos los Miembros de la OMI y Gobiernos Contratantes del Convenio mediante la carta circular N° 2590, de fecha 25 de octubre de 2004.

4.3 El Comité recordará también que en su 31º periodo de sesiones, al aprobar la propuesta de enmiendas al Convenio, había acordado examinarla de nuevo en el actual periodo de sesiones, para lo que solicitó observaciones y propuestas acerca de:

- .1 la utilización de los términos "puerto de procedencia" o "último puerto de escala" que figuran en la norma 2.6.1;
- .2 la definición de "hora estimada de llegada (ETA)";
- .3 el examen de los impresos FAL y disposiciones conexas, a la luz de las medidas de protección introducidas, como las que figuran en el Código PBIP y otras nuevas prescripciones relacionadas con las aduanas, la inmigración, la salud y el medio ambiente; y
- .4 la necesidad de armonizar el uso de términos como "intercambio electrónico de datos (IED)" y "transmisión electrónica de información" en todo el anexo del Convenio.

4.4 El Comité tomó nota de que en el actual periodo de sesiones no se habían presentado observaciones ni propuestas sobre los temas anteriormente mencionados.

4.5 El Comité recordó asimismo que, en su 31º periodo de sesiones, había acordado que las definiciones que figuran en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15 y Corr.1) deberían armonizarse con las de las propuestas de enmienda pertinentes al anexo del Convenio, cuando entren en vigor.

4.6 El Comité también recordó que, en su 31º periodo de sesiones, había acordado examinar la adopción de enmiendas al Convenio en conjunto, en lugar de hacerlo de manera poco sistemática.

EXAMEN DE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN

SECCIÓN 1 - DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES

A Definiciones

4.7 El Comité tomó nota de los corchetes que encierran la expresión "Hora estimada de llegada (ETA)" y, tras una larga deliberación sobre el lugar del puerto al que llega el buque (esto es, instalación portuaria, etc.), pidió al Grupo de trabajo que examinase la cuestión y elaborase una definición apropiada de ETA.

4.8 Al examinar la definición de "medidas de protección" algunas delegaciones opinaron que las palabras "con arreglo a acuerdos internacionales" deberían suprimirse mientras que otras opinaron que debían mantenerse. Tras larga deliberación, el Comité pidió al Grupo de trabajo que examinase la cuestión y que elaborase un texto apropiado.

4.9 En la nueva definición propuesta de "admisión temporal" el Comité convino en incluir las palabras "y en el que no se aplican prohibiciones o restricciones a la importación, de carácter económico" después de las palabras "derechos y tasas de importación", tal como propuso la delegación de la Federación de Rusia.

C Técnicas de tratamiento electrónico de datos

Norma 1.4

4.10 Como se acordó en el último periodo de sesiones, el Comité examinó la conveniencia de armonizar la utilización de la expresión "las técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)" con la expresión "transmisión electrónica de información". Varias delegaciones propusieron que la expresión "intercambio electrónico de información" sería más apropiado. Por tanto el Comité pidió al Grupo de trabajo que examinase tanto la cuestión como las enmiendas apropiadas para su inclusión en todo el anexo del Convenio.

SECCIÓN 2 - LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE BUQUES**B Contenido y objeto de los documentos*****Practica recomendada 2.1.4***

4.11 El Comité convino en cambiar las palabras "Manifiesto de carga" por "Declaración de carga" y añadir "la lista de la tripulación y la lista de pasajeros" después de "Declaración de carga".

Norma 2.6.1

4.12 El Comité convino en cambiar el inciso "lugar de procedencia" por "puerto de procedencia" y pidió al Grupo de trabajo que hiciera uso de esta expresión y elaborase las enmiendas apropiadas para las secciones pertinentes del Anexo del Convenio.

Practica recomendada 2.7.3

4.13 Tras una detenida deliberación sobre la propuesta de nuevo inciso "[- tipo de documento de identidad presentado por el pasajero]", "[- número de serie del documento de identidad]" y "[- pasajero en tránsito o no]", el Comité acordó suprimir los corchetes.

F Tramitación de documentos***Norma 2.16***

4.14 Después de deliberar sobre las propuestas de enmienda el Comité le pidió al Grupo de trabajo que considerara si sería más apropiado cambiar la expresión propuesta "documento" por la de "datos".

SECCIÓN 5 - LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LA CARGA Y OTROS EFECTOS**B Despacho de la carga**

4.15 Con respecto a la propuesta de nueva Práctica recomendada 5.10.1, el Comité convino, en principio, en incluir las palabras propuestas por la Delegación de los Estados Unidos en el subpárrafo a) y pidió al Grupo de trabajo que elaborase las enmiendas apropiadas.

EXAMEN DE LOS IMPRESOS FAL Y LAS DISPOSICIONES CONEXAS

4.16 Al examinar los impresos FAL, el Comité decidió, en principio, tomar en consideración las propuestas que figuran en los párrafos 6.1 (subpárrafos i) y iii) solamente) y 6.2 del documento FAL 32/10/1 presentado por la Cámara Naviera Internacional (ICS) y pidió al Grupo de trabajo que examinase la cuestión y preparase enmiendas a los formularios FAL.

4.17 El Comité también pidió al Grupo de trabajo que elaborara proyectos de enmiendas a los impresos FAL para que su terminología se ajuste a la de los formularios de otros instrumentos de la OMI, junto con las enmiendas consiguientes a las disposiciones pertinentes del Convenio, así como que los incluya en el texto final del proyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación que deberá adoptarse.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN FAL SOBRE LA ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO

4.18 El Comité consideró el proyecto de resolución FAL sobre la adopción de enmiendas al Convenio de Facilitación, anexo 1 del documento FAL 32/4) y pidió al Grupo de trabajo que elaborara el texto final de dicha resolución, tomando en consideración las deliberaciones habidas en el Pleno sobre la fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas.

Adopción de enmiendas en conjunto

4.19 El Comité consideró el tema de la adopción de enmiendas de manera poco sistemática y acordó adoptar las relativas al Convenio de Facilitación en su conjunto, en lugar de hacerlo de la forma anteriormente mencionada.

INSTRUCCIONES PARA EL GRUPO DE TRABAJO

4.20 El Comité estableció un Grupo de trabajo y le pidió que teniendo en cuenta las decisiones pertinentes tomadas y las observaciones formuladas en el pleno, tuviera a bien:

- .1 preparar proyectos de enmienda a los impresos FAL para que la terminología utilizada en ellos se ajuste a la de los formularios correspondientes a otros instrumentos de la OMI, junto con las enmiendas consiguientes a las disposiciones pertinentes del Convenio y que las incluya en el texto final del proyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación que deberá adoptarse; y
- .2 elaborar el texto final del proyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación y el proyecto de resolución FAL conexas y presentar un informe al pleno el jueves, 7 de julio de 2005.

ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN

Informe del Grupo de trabajo

4.21 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 32/WP.2), el Comité tomó las medidas que se indican a continuación.

Adopción de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación

4.22 El Comité, incluidas delegaciones de 43 Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación, consideró el texto final de las enmiendas al anexo del Convenio, elaborado por el Grupo de trabajo (anexo del FAL 32/WP.2) y después de acordar la inclusión de la expresión "distintivo de llamada" a continuación de "número IMO" en la Práctica recomendada 2.2.2, las normas pertinentes y los impresos FAL, la sustitución de la expresión "nacionalidad del buque" por la de "Estado de abanderamiento del buque" en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.8.1 y la sustitución en los formularios de la expresión "puerto de destino" por la de "próximo puerto de escala", la nueva ubicación de la casilla 1 en los formularios (para segregar la referencia al número IMO y al distintivo de llamada de otras entradas) y otros cambios de menor entidad, adoptó dichas enmiendas por unanimidad, mediante la resolución FAL.8(32) que figura en el anexo 1.

4.23 Al adoptar la resolución FAL.8(32) el Comité decidió que, de conformidad con el artículo VII 2) b) del Convenio de Facilitación, dichas enmiendas deberían entrar en vigor el 1 de noviembre de 2006 a menos que, antes del 1 de agosto de 2006, un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, como mínimo, haya notificado por escrito al Secretario General que no las acepta.

Instrucciones para la Secretaría

4.24 Al adoptar las enmiendas anteriormente mencionadas, el Comité autorizó a la Secretaría a que en la preparación de los textos auténticos y certificados de las mismas en los idiomas oficiales, efectúe las correcciones de forma que sean necesarias, y ponga en conocimiento del Comité cualquier error u omisión que requiera medidas por parte de los Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación, 1965.

Observaciones del Presidente

4.25 Al felicitar al Comité por la adopción de las enmiendas, el Presidente puso de relieve la valiosa contribución que el considerable conjunto de enmiendas haría a los esfuerzos de los Gobiernos Contratantes por facilitar el tráfico marítimo internacional.

SOLICITUD DE LA DELEGACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA

4.26 Dado que reconoció que el Convenio de Facilitación, 1965 constituía uno de los instrumentos más importantes y útiles del sector marítimo, la delegación de la Federación de Rusia señaló a la atención del Comité el hecho de que la versión en ruso del Convenio no se ha vuelto a publicar desde 1991 y pidió a la Secretaría que adoptase las medidas necesarias para preparar una edición en dicho idioma y publicarla tan pronto como fuera posible.

5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

5.1 El Comité recordó que, en su 31º periodo de sesiones (FAL 31/20, párrafo 5.6), había considerado la necesidad de establecer un grupo de trabajo sobre el intercambio electrónico de datos (IED) a fin de determinar la labor futura respecto de los medios electrónicos para el despacho de buques, y, en particular, para encontrar la manera de fomentar el uso del concepto de ventanilla única, en vista de la importancia de transmitir información por medios seguros y fiables antes de la llegada de los buques a puerto, a efectos de protección marítima; e identificar métodos y medios para promover la utilización del comercio electrónico en los países en desarrollo.

5.2 El Comité recordó asimismo que, en su 31º periodo de sesiones (FAL 31/20, párrafo 5.7), había acordado que:

- .1 era prematuro examinar dichas cuestiones mientras estuviera en marcha el proceso de adopción de enmiendas al Convenio de Facilitación, independientemente del hecho de que otros organismos y organizaciones intergubernamentales también se ocupan de ese asunto; y
- .2 resultaría útil continuar supervisando la labor que lleva a cabo el Grupo de trabajo TBG15 de CEFACT-ONU sobre la aplicación del concepto de ventanilla única (el Japón se ofreció a participar en las reuniones pertinentes, en nombre del Comité).

5.3 El Comité recordó también que, en su 31º periodo de sesiones, había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran observaciones y propuestas relacionadas con los siguientes temas para que se examinaran en el actual periodo de sesiones:

- .1 enmiendas al Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.15 y Corr.1);
- .2 intercambio de información con objeto de mantener al Comité al tanto de las novedades sobre el comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo;
- .3 repercusiones de los últimos avances en materia de protección marítima, en el comercio electrónico; y
- .4 métodos para difundir el comercio electrónico relacionado con el tráfico marítimo en los países en desarrollo.

5.4 El Comité sometió a debate el documento FAL 32/5/1 (Japón) acerca del proyecto revisado de Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, que combina los documentos FAL.5/Circ.15 y Corr.1 para que su examen continúe.

5.5 El Comité pidió al Grupo de trabajo mencionado en el párrafo 5.10 que considerara la metodología utilizada para revisar el Compendio y elaborara el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia que trabajaría entre periodos de sesiones para preparar el proyecto revisado de Compendio en el que se recogerán las enmiendas al Convenio de Facilitación adoptadas en el actual periodo de sesiones.

5.6 El Comité también tomó nota de la información presentada por el Japón sobre:

- .1 la Recomendación de CEFACT-ONU N° 33: Recomendación y Directrices sobre el establecimiento de una "ventanilla única", aprobada por CEFACT-ONU en octubre de 2004 (FAL 32/INF.2);
- .2 la Recomendación de CEFACT-ONU N° 20 (3ª edición) sobre los Códigos de las unidades de medidas utilizadas en el comercio internacional, adoptada por el Grupo de gestión de la Información de CEFACT-ONU, en marzo de 2005 (CEFACT-ONU aprobó oficialmente esta Recomendación en el Pleno de junio de 2005 (FAL 32/INF.3); y
- .3 la Edición de 2005 del Directorio de elementos de datos comerciales de las Naciones Unidas (UNCTED) (FAL 32/INF.4).

5.7 El Comité sometió a debate el documento (FAL 32/5/3) de la República de Corea en el que se informaba de que la validación y el examen de algunos de los certificados y documentos que actualmente se deben llevar a bordo podrían llevarse a cabo de manera más eficiente a través del acceso en línea a bases de datos de la Administración, y propuso el sistema de ventanilla única basado en el lenguaje XML, lo que simplificaría también el despacho de buques, para continuar su examen.

5.8 El Comité remitió el documento FAL 32/5/3 al Grupo de trabajo para que lo examinara detenidamente y lo asesorara en cuanto a las opciones para poner en práctica el sistema de ventanilla única basado en el lenguaje XML.

5.9 El Comité examinó el documento FAL 32/5/2 (Japón), en el que se propone constituir un grupo de trabajo sobre el IED, así como el mandato pertinente de dicho grupo y, acordó remitir el documento a dicho Grupo para que lo examinara detenidamente.

5.10 Tras constituir el Grupo de trabajo, el Comité le pidió que tuviera a bien:

- .1 considerar la metodología utilizada para revisar el Compendio y elaborar el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia que trabajara entre periodos de sesiones en la preparación del proyecto revisado de Compendio en el que se recogerían las enmiendas al Convenio FAL adoptadas en el actual periodo de sesiones;
- .2 considerar el sistema propuesto de ventanilla única basado en el lenguaje XML (FAL 32/5/3) y asesorarlo sobre las opciones para poner en práctica dicho sistema;
- .3 considerar todas las propuestas y recomendaciones formuladas en el documento FAL 32/5/2 y asesorar al Comité sobre el plan de acción futuro;
- .4 considerar preliminarmente la elaboración de un mensaje de intercambio electrónico de datos (mensaje IED) para la transmisión de información relacionada con la protección, como había solicitado el MSC 79 (FAL 32/10 y MSC/Circ.1130), y asesorar al Comité sobre las cuestiones que se planteen a fin de determinar las medidas que proceda adoptar (véase el párrafo 10.6).

5.11 Tras recibir el informe del Grupo (FAL 32/WP.4), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico

5.12 El Comité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación de los Estados Unidos¹, con el siguiente mandato:

- .1 reflejar, según proceda, las enmiendas al anexo revisado del Convenio de Facilitación adoptadas en el actual periodo de sesiones (FAL 32/22, anexo 1) como parte del proyecto de Compendio de la OMI sobre facilitación, revisado, que deberá elaborarse;
- .2 extraer elementos de los datos que figuran en los impresos de facilitación 1 a 7 y elaborar una hoja matriz basada en la norma 7372 de la ISO (Directorio de elementos de datos comerciales de las Naciones Unidas, conocido como UNTDED), a fin de evitar la duplicación de datos para poner en práctica el concepto de ventanilla única;
- .3 elaborar nuevas directrices sobre la implantación de los mensajes para todos los impresos de facilitación o recomendar la adopción de las existentes (MIG);

¹ **Coordinador:**
Sr. William L. Nolle
International Trade Manager
U.S. Customs and Border Protection,
U.S. Department of Homeland Security
Correo electrónico: William.nolle@dhs.gov

- .4 elaborar mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección, basados en el contenido de la circular MSC/Circ.1130, a fin de incluirlos en el Compendio de la OMI sobre facilitación; y
- .5 examinar y ultimar el Compendio revisado de la OMI sobre facilitación para someterlo a la aprobación del FAL 33 y presentarlo a la OMA, a CEFACT-ONU (TBG) y a otros organismos para que formulen observaciones al respecto.

Sistema de ventanilla única

5.13 El Comité observó que, al examinar el documento FAL 32/5/3 (República de Corea) en el que se formulan recomendaciones para la creación de un sistema de ventanilla única basado en el lenguaje XML a fin de simplificar, normalizar y utilizar de manera eficaz la información sobre la llegada y salida de buques actualmente transmitida por medios electrónicos, el Grupo había tomado nota de la existencia de otras metodologías que pueden utilizarse en la ventanilla única. Este concepto se ha utilizado en algunos países de la Unión Europea, quizás con otra denominación, pero con los mismos principios.

5.14 El Comité, recordando que en sus debates se había señalado que, si bien la ventanilla única constituye un instrumento conveniente para la facilitación, en la interfaz buque-puerto, sería necesario estudiar más a fondo la cuestión para garantizar que la información relacionada con la protección no acabe en manos de quien no debe, refrendó la opinión del Grupo de que el sistema podría utilizar técnicas de programación mediante las que la información introducida en él sólo sea accesible al personal autorizado.

5.15 El Comité tomó nota asimismo de que el CEFACT-ONU aún está elaborando las normas sobre el lenguaje XML, y pidió a la República de Corea que en su 33º periodo de sesiones le presente más información sobre el sistema basado en dicho lenguaje.

Constitución del Grupo de trabajo sobre IED que se reunirá durante el FAL 33

5.16 El Comité tomó nota de que el Grupo, tras examinar el documento FAL 32/5/2 (Japón), había concluido que, dada la rapidez con que se elaboran prescripciones relativas al tráfico marítimo y los avances realizados en la normalización y armonización del comercio electrónico, es necesario que el Comité de Facilitación tenga un grupo de trabajo sobre IED.

5.17 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que en los periodos de sesiones del Comité en los que se reúnen grupos especiales de trabajo durante uno o dos días no es posible examinar detenidamente las cuestiones que se abordan, por lo que acordó constituir un grupo de trabajo sobre IED, que, preferiblemente se reuniría durante la mañana del primer día del próximo periodo de sesiones, con el siguiente mandato:

- .1 revisar la edición de 2001 del Compendio de la OMI, basándose en las últimas enmiendas adoptadas por el Comité;
- .2 elaborar nuevas directrices sobre la implantación de los mensajes para el intercambio electrónico de información (MIG) acerca de todos los impresos de facilitación de la OMI, o recomendar la adopción de las existentes, basadas en la última versión del Directorio de normas CEFACT-ONU, en la norma ISO 7372/2005 (UNTDED) y en el Modelo de datos aduaneros de la OMA (versión 2);

- .3 elaborar un mensaje electrónico uniforme de notificación con antelación a la llegada del buque a puerto, teniendo en cuenta el Convenio SOLAS, el capítulo XI-2 del Código PBIP y la circular MSC/Circ.1130;
- .4 garantizar el intercambio de información a fin de mantener al Comité informado de las novedades pertinentes relacionadas con el comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo y en tal capacidad, servir de punto de convergencia virtual para alcanzar el objetivo previsto de que la totalidad del despacho de los buques y su carga se efectúe por medios electrónicos;
- .5 elaborar el sistema de ventanilla única para el intercambio y la gestión de información, que garantice el mantenimiento de la protección y fiabilidad mediante el desarrollo de procedimientos y procesos de confidencialidad debidamente establecidos;
- .6 examinar, teniendo presente el "Marco de normas para facilitar y hacer más seguro el comercio mundial"² de la OMA, su objetivo principal de facilitar y hacer más seguro el transporte marítimo y otros sistemas de transporte, así como la cadena logística;
- .7 examinar la utilización del Modelo de datos aduaneros de la OMA y el concepto de ventanilla única, en colaboración con las administraciones nacionales competentes, en calidad de principal conducto de información, en vista de los importantes cambios que se prevén en materia de creación de capacidad merced a la implantación mundial del Marco adoptado (incluidas las actividades relacionadas con la mejora de los sistemas automatizados de datos);
- .8 presentar propuestas sobre el cambio a los procedimientos propuestos como resultado del intercambio electrónico de información, efectuando un seguimiento activo de cualquier acontecimiento de interés que se produzca en el marco del Comité Técnico 8 de la ISO y fomentar el intercambio de información entre otras organizaciones (CEFACT-ONU, OMA, ISO, etc.) y la OMI con respecto a cuestiones relacionadas con los buques y la información electrónica;
- .9 fomentar la colaboración con otros órganos de normalización, tales como el CEFACT-ONU (en particular, con el Grupo de trabajo sobre transporte (TBG3), el Grupo de trabajo sobre aduanas (TBG4) y el Grupo de trabajo sobre procedimientos de comercio internacional (TBG15)), los Comités Técnicos N° 154 y 104 de la ISO. Asimismo debería pedirse a los representantes del sector del transporte marítimo tales como PROTECT e *International Transport Implementation Guidelines Group (ITIGG)* que contribuyan a la labor para garantizar una comprensión y una utilización comunes de las Directrices; y

² El "Marco de normas para facilitar y hacer más seguro el comercio mundial" de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) constituye la orientación mundial preeminente, elaborada en colaboración con 166 miembros de la OMA y el sector empresarial mundial, para facilitar y hacer más seguros la cadena logística mundial y todos los modos de transporte. Un resumen del documento marco (al cual se hace referencia en el documento FAL 32/INF.7) fue adoptado en junio de 2005 en las sesiones del Consejo de política de la OMA, en las cuales, antes de concluir, un número importante de miembros expresaron su intención de aplicar las normas contenidas en el mismo.

- .10 determinar, en función de las solicitudes de asistencia técnica para la introducción del comercio electrónico que presenten los diferentes países, medios para ampliar el uso del comercio electrónico en ellos.

Mensaje IED para la transmisión de información relacionada con la protección

5.18 El Comité tomó nota de que el Grupo había considerado la posibilidad de compilar un mensaje IED a partir del conjunto normalizado de datos procedentes de la información relacionada con la protección, que figura en la circular MSC/Circ.1130 (apéndice), y había observado que otros grupos de usuarios, como por ejemplo la OMA y PROTECT, ya utilizan el mensaje de notificación anterior a la llegada del buque a puerto y asimismo tomó nota de la opinión del Grupo de que sería posible elaborar el mensaje. Además el Comité también tomó nota de que el Grupo había propuesto presentar las siguientes observaciones al MSC 81:

- .1 párrafo 3.1 - el Certificado internacional de protección del buque y el Certificado internacional de protección del buque provisional no figuran en la lista de códigos de las Naciones Unidas, y la Organización quizás deba presentar una nueva solicitud de código al CEFACT-ONU;
- .2 párrafo 3.3 y 3.3.2 - el LOCODE de las Naciones Unidas puede sustituir los datos relativos al puerto y país, dado que consiste en códigos de países y puertos; y
- .3 párrafo 6.3 - es necesario que la "Firma" sea un equivalente electrónico.

5.19 Después de considerar la recomendación del Grupo, el Comité pidió a la Secretaría que solicitara a CEFACT/ONU la asignación de códigos para el certificado internacional de protección del buque y el certificado internacional del buque provisional, a fin de incluirlos en la lista de códigos de las Naciones Unidas.

5.20 Se informó al Comité de que durante la elaboración del conjunto de datos normalizados correspondientes a la información relacionada con la protección, tras un debate se había aceptado la utilización del LOCODE de las Naciones Unidas en lugar de los datos correspondientes al puerto y al país. No obstante, puesto que en ese momento no todas las instalaciones portuarias estaban asociadas al LOCODE, el MSC 79 decidió incluirlo según procediera y se realizó un esfuerzo especial por asociar todas las instalaciones portuarias a dicho LOCODE de las Naciones Unidas. Como resultado, el Comité no consideró necesario remitir al MSC 81 la observación que figura en el párrafo 5.18.2.

5.21 También se informó al Comité de que en el párrafo 14 de las Directrices para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto (MSC/Circ.1130), se reconoce que el conjunto de datos normalizados correspondientes a la información relacionada con la protección puede presentarse en formato electrónico y que, en tal caso, no contendrá la firma de la persona que la presenta, a menos que se disponga de un sistema seguro de firma electrónica. Así pues, el Comité concluyó que no sería necesario remitir al MSC 81 la observación que figuran en el párrafo 5.18.3.

6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

Enmiendas al Reglamento interior

6.1 El Comité recordó que en su 31º periodo de sesiones, había adoptado enmiendas a su Reglamento interior a fin de hacer públicas sus reuniones, a menos que decida otra cosa. En este contexto, y tras tomar nota de que el MSC y el MEPC, después de la aprobación de las Directrices para el acceso de los medios de comunicación a las reuniones de los comités y de sus órganos auxiliares por parte del C 92 y de las instrucciones del Consejo de que enmendaran sus reglamentos interiores según procediese, el Comité adoptó el artículo enmendado 9 "Carácter público o privado de las sesiones" de su Reglamento interior, que figura en el anexo 2, a fin de armonizarlo con los del MSC y el MEPC.

6.2 El Comité tomó nota (FAL 32/2/2, párrafo 2) de que el MSC 80, tras acordar que los expertos podrían participar en los periodos de sesiones del MSC y de los subcomités, a condición de proporcionar asesoramiento o conocimientos técnicos por escrito, únicamente a través de la Secretaría, de participar sólo en periodos de sesiones o en partes de los mismos a los que se los haya invitado expresamente, de que no intervengan en los debates y no tengan derecho de voto, adoptó un nuevo artículo de su Reglamento de interior titulado "Invitación a expertos", de conformidad con lo previsto en el artículo 45 del mismo.

6.3 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó enmendar su Reglamento interior, a fin de invitar a expertos a sus reuniones, cuando fuera necesario, al igual que el MSC, y adoptó el nuevo artículo 48, titulado "Invitación a expertos" que figura en el anexo 2.

6.4 Seguidamente el Comité invitó al Consejo a que tomase nota de la adopción de dichas enmiendas a su Reglamento interior.

Distribución de documentos

6.5 El Comité tomó nota de que el MSC 80 había observado las dificultades que plantea a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales la distribución reducida de copias impresas de los documentos de las reuniones, lo que hace que su disponibilidad a través del sitio en la Red IMODOCS sea sumamente importante. A este respecto, el MSC señaló que el asunto se había abordado en un documento MEPC 53, que probablemente se abordaría en el Consejo y que, para hacer frente a tales dificultades convendría considerar la mejora de la fiabilidad del acceso a IMODOCS y la distribución de documentos como anexos de los mensajes por correo electrónico.

Directrices sobre la organización y método de trabajo del Comité

6.6 El Comité, tras recordar que el FAL 31 había aprobado la nueva estructura y la modificación de las Directrices sobre la organización y método de trabajo del Comité (circular FAL.3/Circ.186), invitó a los Gobiernos Miembros a presentar observaciones y propuestas sobre dichas Directrices a fin de mejorarlas.

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

Examen de las Normas y Prácticas Recomendadas del Anexo del Convenio de Facilitación con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes han notificado diferencias

7.1 El Comité recordó que en su 31º periodo de sesiones, había examinado los cuestionarios completados (FAL.3/Circ.184) que habían presentado 14 Gobiernos Miembros y un Miembro Asociado, a saber, Dinamarca, Grecia, Hong Kong (China), Italia, Malta, Polonia; la República de Corea, Suecia, el Reino Unido, los Estados Unidos, el Japón (Gobiernos no contratantes del Convenio) (FAL 31/7/1); Singapur (FAL 31/7/1/Add.1); Bélgica (FAL 31/7/1/Add.1); Cuba (FAL 31/7/1/Add.3) y Brasil (FAL 31/7/1/Add.4), y después de acordar que el examen de las normas y prácticas recomendadas con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes han notificado diferencias debería continuar considerándose en el FAL 32, instó a los Gobiernos Miembros, que aún no habían respondido al cuestionario que figura en la circular FAL.3/184, a que lo hicieran lo antes posible.

7.2 El Comité tomó nota con agradecimiento de los cuestionarios rellenos remitidos por los Gobiernos de Argentina (FAL 32/7), así como las Bahamas, Noruega, los Países Bajos y Tailandia (FAL 32/7/Add.1).

7.3 El Comité también tomó nota con agradecimiento del diagnóstico de la implantación del Convenio de Facilitación realizado por Colombia (FAL 32/7/1).

7.4 El Comité acordó pedir al Grupo de trabajo mencionado en el párrafo 4.20 *supra* que examinase los documentos FAL 31/7/1 y adiciones 1 a 4, FAL 32/7 y adición 1 e identificara las Normas y Prácticas recomendadas que pueden necesitar revisión en vista de las diferencias notificadas por los Gobiernos Contratantes del Convenio y que preparara una lista de normas y prácticas recomendadas, incluidos los impresos FAL, con una breve explicación/justificación de la necesidad de revisarlos.

Elaboración de un Manual explicativo del Convenio de Facilitación

7.5 El Comité recordó que, en su 31º periodo de sesiones, tras reconocer que la elaboración de un manual explicativo detallado del Convenio de Facilitación contribuiría a un mejor entendimiento de los principios subyacentes y a promover su plena implantación, ayudando al mismo tiempo a los Gobiernos Contratantes a elaborar su legislación nacional y otros instrumentos reglamentarios, aprobó el esquema y el calendario de la elaboración del manual que deberá tratarse de un documento actualizable, de naturaleza únicamente explicativa, carácter voluntario para los Gobiernos Contratantes y que no implique obligaciones legales. Así pues, volvió a constituirse el Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por los Países Bajos para que trabajara entre periodos de sesiones.

7.6 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 32/7/3), y acordó volver a establecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un Manual explicativo del Convenio de Facilitación, coordinado por los Países Bajos*, para que continúe la labor entre periodos de sesiones e informe de los resultados al FAL 33.

7.7 El Comité pidió al Grupo de trabajo que preparara un esquema y un calendario para la elaboración del Manual. También pidió a dicho Grupo que elaborara el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia (véase también el párrafo 7.16).

Información presentada sobre la implantación de las disposiciones individuales del anexo del Convenio

7.8 El Comité recordó que en su 31º periodo de sesiones había refrendado la opinión del Presidente de que:

- .1 las respuestas al cuestionario (FAL.3/Circ.184) no pueden considerarse notificaciones oficiales de los Gobiernos Contratantes en cuanto a las diferencias relativas a las Normas y/o la adopción de las Prácticas recomendadas de conformidad con el artículo VIII del Convenio de Facilitación, a menos que dichos Gobiernos informen a la Secretaría en tal sentido; y
- .2 por consiguiente, se insta a los Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación a que, si después de examinar sus diferencias, como parte de la respuesta al cuestionario, desean actualizar sus notificaciones previas de diferencias con respecto a las Normas y la adopción de las Prácticas recomendadas, pueden hacerlo mediante la presentación de una notificación oficial al Secretario General de la Organización, de conformidad con el artículo VIII del Convenio. La Secretaría debería incluir dichas notificaciones únicamente en el apéndice 7 de cualquier futura reimpresión de la publicación para la venta.

7.9 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes a examinar sus diferencias y notificarlas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

Propuesta de enmiendas al anexo del Convenio FAL

7.10 El Comité acordó considerar de nuevo la propuesta de Francia (FAL 32/7/2) en su próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros a presentar observaciones al respecto al FAL 33.

* **Co-ordinator:**
Mr. Eildert Broekema
Policy Adviser
Ministry of Finance, Customs Policy
and Legislation Directorate
P.O. Box 20201
La Haya
2500 EE
Países Bajos
Teléfono: + 31 70 342 8129
Facsímil: + 31 70 342 7938
Correo electrónico: e.broekema@minfin.nl

Instrucciones para el Grupo de trabajo

7.11 El Comité pidió al Grupo de trabajo mencionado en el párrafo 4.20 *supra*, que tuviera a bien:

- .1 examinar los documentos FAL 31/7/1 y adiciones conexas 1 a 4, FAL 32/7 y adición 1, e identificar las Normas o Prácticas recomendadas que será preciso examinar a la luz de las diferencias notificadas por los Gobiernos Contratantes del Convenio y preparar una lista de tales Normas y Prácticas recomendadas, incluidos los impresos FAL, junto con una breve explicación/justificación de la necesidad de revisarlos;
- .2 continuar la elaboración del Manual explicativo del Convenio de Facilitación y;
- .3 presentar un informe verbal sobre el progreso alcanzado, el viernes, 8 de julio de 2005.

Informe del Grupo de trabajo

7.12 Una vez recibido el informe del Grupo de trabajo (FAL 32/WP.2/Add.1), el Comité tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

7.13 El Grupo examinó los documentos relacionados con el cuestionario, incluida la circular FAL.3/Circ.184 y, basándose en un breve análisis identificó cinco Normas y dos Prácticas recomendadas con respecto a las cuales se habían señalado más de cinco diferencias en las 22 respuestas.

7.14 Con respecto a la norma 2.3.4, el Comité identificó siete diferencias; con respecto a la 2.6.1, seis; con respecto a la 2.6.3, once; con respecto a la 3.10.1, seis; y con respecto a la 3.15, nueve diferencias. En cuanto a la Práctica recomendada 2.3.1, el Grupo identificó seis diferencias, y cinco con respecto a la 2.7.3.

7.15 El Comité opinó que no era posible realizar un análisis más pormenorizado basándose en los ocho documentos disponibles, pero pidió a la Secretaría que intentara llevarlo a cabo y a fin de ayudarla en esa tarea el Comité instó a los Gobiernos Miembros que no había respondido al cuestionario a que lo hicieran lo antes posible (Circular FAL/Circ.184).

7.16 El Comité examinó la continuación de la labor sobre el Manual explicativo del Convenio de Facilitación y, tras recordar su decisión de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia (párrafos 7.6 y 7.7), reiteró su mandato, recogido en el anexo 5 del documento FAL 31/20.

7.17 El Comité, tras observar que había dos posibles alternativas, a saber, una versión basada en secciones y otra basada en disposiciones, pidió al Grupo de trabajo por correspondencia que examinara la cuestión y que llegara a un acuerdo antes de redactar el Manual. Cuando el Grupo de trabajo examine la cuestión, deberá tener presente que hasta la fecha, el Comité ha utilizado el enfoque basado en disposiciones en sus propuestas de texto para el Manual.

7.18 El Comité también acordó que cuando los Gobiernos Miembros propongan enmiendas al Convenio de Facilitación, también deberían proponer el texto pertinente del Manual.

8 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN EL MAR Y EN PUERTO

Información estadística

8.1 El Comité recordó que con posterioridad al MSC 77 los habituales informes anuales y trimestrales sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques se habían distribuido mediante la serie de circulares MSC.4. El informe anual correspondiente al año civil 2004 se ha distribuido con la signatura MSC.4/Circ.64.

8.2 El Comité también recordó que a partir de junio de 2001 y de conformidad con las instrucciones del MSC 74, en las circulares MSC en las que se notifican los actos de piratería y robos a mano armada cometidos contra los buques se diferencia (en anexos separados) entre los actos de piratería y los robos a mano armada realmente "perpetrados" y las "tentativas".

8.3 Al examinar los documentos FAL 32/8 y FAL 32/2/2 (Secretaría), el Comité tomó nota de que en 2004 el número de actos de piratería y robos a mano armada cometidos contra buques y notificados a la Organización, bien realmente perpetrados, bien meras tentativas, fue de 330, lo que supone 130 casos menos, o una disminución del 27%, con respecto a las cifras correspondientes a 2003. El número total de sucesos de piratería y de robos a mano armada perpetrados contra los buques, notificados entre 1984 y finales de mayo de 2005 es de 3 828.

8.4 El Comité observó que si bien este descenso anual del 27% de los casos notificados de piratería y de robos a mano armada era alentador, el hecho de que en el informe anual se indicase un aumento del grado de violencia de los ataques, constituía un dato preocupante. La continuación de dichos actos seguía siendo motivo de gran preocupación y por tanto, como se había señalado en los periodos de sesiones anteriores del MSC y del FAL, aún quedaba mucho por hacer para reducir esa amenaza. El Comité tomó nota de que el MSC 80 había reconocido (párrafo 17.4 del documento MSC 80/24) que era demasiado pronto para cuantificar los efectos de la implantación del capítulo XI-2 del SOLAS y del Código PBIP en la reducción del número de casos de piratería y de robos a mano armada. El observador de la ICS manifestó su preocupación por el hecho de que si bien el capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP han entrado en vigor, basándose en sus investigaciones, el número de casos de robos a mano armada y de intentos de robos a mano armada en determinadas zonas portuarias ha aumentado desde el 1 de julio de 2004.

8.5 El Comité observó, basándose en los informes recibidos, que las zonas más afectadas durante 2004 (es decir, cinco o más sucesos notificados) eran el Lejano Oriente, en particular el mar de la China meridional y el estrecho de Malaca, África occidental, Sudamérica (Pacífico y Atlántico) y el Caribe, el océano Índico y África oriental; la información estadística pormenorizada se facilitó en la circular MSC.4/Circ.64. El Comité también tomó nota de que la mayoría de los ataques y de las tentativas a escala mundial se habían producido en aguas territoriales con los buques fondeados o atracados.

8.6 El Comité tomó nota con preocupación de que muchos de los informes recibidos indicaban que los tripulantes habían sido atacados violentamente por grupos de entre cinco y 10 personas con armas blancas o de fuego. Se observó que durante 2004 el número de tripulantes y pasajeros muertos ascendió de 13 a 30, el de heridos de 45 a 87 y al menos ciento cuarenta (140) tripulantes y pasajeros habían sido hechos rehenes o habían desaparecido, de cuarenta y tres (43) de los cuales aún no había noticias (de 54 en 2003). Nueve (9) buques habían sido secuestrados y tres se habían perdido.

8.7 El Comité también tomó nota de que si bien después de los ataques del 11 de septiembre de 2001 se había puesto un interés especial en el incremento de la protección marítima, la piratería y los robos a mano armada contra los buques continuaban siendo motivos de preocupación para la gente de mar y el sector del transporte marítimo. Si bien se esperaba que la implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima detalladas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP tendría un efecto positivo en la reducción de sucesos de piratería y robos a mano armada, los Gobiernos Contratantes del SOLAS deberían ser conscientes de que la continuación de actos de esa naturaleza plantearía graves dudas en cuanto al cumplimiento del nuevo régimen de protección marítima por parte de los puertos e instalaciones portuarias de los países en cuestión. El Comité instó a todos los Gobiernos y al sector a que redoblasen y coordinasen sus esfuerzos para erradicar dichos actos ilícitos.

8.8 Tras observar que en lo que va de año hasta mayo de 2005 la Secretaría no había recibido ningún informe de los Gobiernos Miembros acerca de las medidas adoptadas en relación con los sucesos notificados que habían tenido lugar en sus aguas territoriales, y que solamente había recibido un informe al respecto con posterioridad al MSC 80, el Comité observó que era necesario que todos los Gobiernos facilitasen urgentemente a la Organización la información solicitada. El Comité convino en que solamente contando con dicha información la Organización podría evaluar si se estaban adoptando las medidas apropiadas o si sería necesario hacer más al respecto.

Iniciativas para contrarrestar los actos de piratería y los robos a mano armada en el mar

8.9 El Comité tomó nota de que el Reino Unido había elaborado, y estaba poniendo en práctica, un conjunto de medidas de carácter anticipador tanto para reforzar la protección de su flota mercante como para facilitar apoyo, en términos de asesoría y de creación de capacidad, a otros países que tuvieran serios problemas y solicitaran asistencia de ese tipo. El Comité observó que el objetivo era abordar la cuestión desde su origen y que la cooperación internacional era necesaria a fin de que los efectos de esta iniciativa alcanzaran su potencial máximo.

8.10 El Comité observó que a solicitud del Gobierno del Yemen, del 9 al 13 de abril de 2005, se había celebrado en Sana (República del Yemen) un seminario subregional sobre piratería, robos a mano armada contra los buques y protección marítima, al que habían asistido representantes de 10 Estados de la subregión del mar Rojo y el Golfo de Adén. El seminario había concluido con éxito y se había llegado al acuerdo de adoptar medidas para fomentar la colaboración en la región a fin de contrarrestar los actos de piratería y reforzar la protección. Se redactó una resolución en términos inequívocos en la que se recogían las declaraciones de intención de todos los Estados representados en el seminario.

8.11 El Comité también tomó nota de que la Secretaría, con el apoyo de Dinamarca, había realizado una misión en Chittagong (Bangladesh) durante abril de 2005, que incluía la participación en el seminario/cursillo nacional sobre el Código PBIP, en el que también se abordó la cuestión de los robos a mano armada contra los buques.

8.12 El Comité tomó nota de que la Organización, en colaboración con la OMAOC, estaba llevando a cabo un proyecto para el establecimiento de una red regional integrada de servicios de guardacostas para los Estados miembros de la OMAOC, lo que podría reducir el número de actos de piratería y de robos a mano armada contra buques, y pidió apoyo para esa iniciativa.

Proceso abierto de consulta oficioso establecido por las Naciones Unidas

8.13 El Comité tomó nota de que en relación con los actos de piratería y robos a mano armada, la 5ª reunión del Proceso abierto de consultas oficiosas establecido por las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (7 a 11 de junio de 2004), había adoptado la resolución 59/24 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, cuyos párrafos dispositivos 47 y 48 rezan:

"47. Insta a todos los Estados a que, en cooperación con la Organización Marítima Internacional, repriman la piratería y el robo a mano armada en el mar mediante la adopción de medidas, en particular las relacionadas con la asistencia al fomento a la creación de capacidad por medio de la formación de los marinos, el personal portuario y el personal de vigilancia en la prevención, la denuncia y la investigación de incidentes, enjuiciando a los presuntos autores, de conformidad con el derecho internacional y promulgando legislación nacional, así como suministrando naves y equipos de vigilancia e impidiendo la matriculación fraudulenta de buques."

"48. Acoge con satisfacción los avances registrados en algunas zonas geográficas en cuanto a la cooperación regional para reprimir la piratería y el robo a mano armada en el mar y exhorta a los Estados a que presten una atención urgente a la promoción, adopción y acuerdos de cooperación, particularmente a nivel regional en zonas de alto riesgo."

Información sobre el desarrollo del GISIS

8.14 Al examinar las deliberaciones que tuvieron lugar durante el MSC 79 sobre el desarrollo del Sistema mundial integral de información marítima (GISIS) de la OMI y, en especial, la posibilidad de que el conjunto de datos almacenados en la base de datos de la Secretaría sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques fuese accesible y ofreciera la posibilidad de realizar búsquedas desde el sitio de la OMI en la red, el Comité tomó nota de la necesidad específica de que la información sobre sucesos que se facilite a la Organización incluya, si procede, el número IMO de identificación del buque.

Tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar

8.15 Con respecto al tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar, el Comité recordó que el MSC 70 había aprobado la circular MSC/Circ.896 sobre medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar, y que había invitado a los Gobiernos Miembros a que enviasen con prontitud a la Organización informes sobre incidentes ocurridos a ese respecto y medidas adoptadas de forma que la circular se pueda actualizar o revisar. El Comité también recordó que dicha circular se revisó a la luz de la experiencia adquirida y que el MSC 74 volvió a distribuirla con la signatura MSC/Circ.896/Rev.1.

8.16 El Comité tomó nota de que la Secretaría se encargaba de compilar y distribuir los informes sobre tráfico y transporte de migrantes ilegales por mar cada seis meses, dentro de la serie de circulares MSC.3. El Comité reiteró la necesidad de que los Gobiernos Contratantes del Convenio y los Estados Miembros de la Organización presentaran información puntual y fidedigna de conformidad con la circular MSC/Circ.896/Rev.1 y convino en que dicha información también podría utilizarse como instrumento para evaluar la eficacia de las medidas

control del acceso o de otro tipo a fin de incrementar la protección marítima en los puertos e instalaciones portuarias.

9 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE LA PREVENCIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS

Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20))

9.1 El Comité recordó que de conformidad con la resolución 3 de la Conferencia SOLAS 2002, sobre la labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima, en particular su párrafo dispositivo 1 h), el FAL 31 había examinado las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (anexo de la resolución A.872(20)) y acordó que en vista de que recogían diversos aspectos sobre la protección del buque, que tal vez no se ajustaran plenamente a las disposiciones del Código PBIP, su idoneidad podría cuestionarse en lo que se refiere a la futura aplicación, por lo que era necesario revisarlas urgentemente a fin de que se armonicen con las disposiciones del Código PBIP.

9.2 El Comité también recordó que el FAL 31 había acordado que la revisión de las Directrices debería finalizarse en el bienio actual para permitir la presentación de las enmiendas necesarias a la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, para que las examine y las adopte. Asimismo acordó que de ser necesario debería constituirse un grupo de trabajo durante el FAL 32 a fin de que ultimara esa labor, por lo que el FAL 31 había pedido que se presentaran documentos y había instado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que se asegurasen de que los miembros de las delegaciones presentes en el FAL 32 poseían los conocimientos especializados requeridos.

9.3 El Comité también recordó que el FAL 31 había:

- .1 pedido que se presentasen documentos sobre la revisión de las Directrices y de los anexos 5 y 8 de las mismas, y que solamente había respondido Colombia;
- .2 pedido a la Secretaría que elaborase las enmiendas apropiadas a los anexos 1, 3 y 6 de las Directrices; y
- .3 tomado nota de que podría ser necesario revocar la resolución A.872(20) en su totalidad y sustituirla por una nueva.

9.4 Al examinar el informe de la Secretaría (FAL 32/9), el Comité tomó nota de que el MSC 79 había tomado nota en particular de que el FAL 31 había llegado a la conclusión de que el tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores constituía, en esencia, una actividad delictiva que debía abordarse como tal, en lugar de mezclarla con cuestiones relacionadas con el terrorismo o la protección marítima. El Comité también observó que el MSC 79 había decidido, entre otras cosas, que los dos comités deberían colaborar dentro de sus respectivos mandatos y coordinar sus actividades a fin de incrementar la protección manteniendo al mismo tiempo un equilibrio razonable en cuanto a la facilitación del tráfico marítimo.

9.5 Al examinar la revisión de la resolución A.872(20), las Directrices y sus anexos, el Comité observó que, además de las medidas especiales para incrementar la protección marítima que figuran en el capítulo XI-2 del SOLAS y en el Código PBIP, de conformidad con las resoluciones 8 y 9 de la Conferencia SOLAS de 2002, sobre el incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y el incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas, dichas organizaciones habían elaborado, respectivamente, el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección de los puertos y el Marco normativo de la OMA destinado a proteger y facilitar el comercio. El Comité decidió que era necesario hacer referencia a estos instrumentos en el preámbulo del texto que sustituiría a la resolución A.872(20).

9.6 El Comité convino en que si bien las Directrices se ajustaban en general al espíritu del Código PBIP, podrían mejorarse incorporando en su preámbulo una reseña pormenorizada de su relación con las disposiciones del capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP, el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos y el Marco normativo de la OMA destinado a proteger y facilitar el comercio; así como mediante el establecimiento de un vínculo general entre las recomendaciones de las Directrices y los planes de protección del buque y de las instalaciones portuarias y las funciones de los oficiales de protección del buque, de la compañía y de la instalación portuaria y una revisión general de la redacción a fin de que concuerden los términos utilizados.

9.7 El Comité también acordó que a fin de mantener actualidad y relevancia, la inclusión de estadísticas y demás información sobre las tendencias del tráfico de drogas en la resolución de la Asamblea, precisaría una actualización regular por parte del Comité que tendría que basarse en las conclusiones de otros organismos de las Naciones Unidas y de organizaciones internacionales. Tras observar que con posterioridad a la adopción de la resolución A.872(20), en 1997, varios organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, por ejemplo, la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, de las Naciones Unidas, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen, la Organización Mundial de Aduanas y la INTERPOL, habían comenzado a facilitar información al respecto en sus respectivos sitios en la Red, el Comité decidió sustituir los anexos 3 a 7 de las Directrices por una lista de los sitios en la Red pertinentes, para que los usuarios de las Directrices tengan la información más fidedigna posible.

9.8 El Comité convino en que los actuales anexos 2 y 8 de las Directrices se debían revisar y conservar. A tal efecto el Comité hizo de nuevo un llamamiento a los Estados Contratantes del Convenio para que facilitaran información pormenorizada y actualizada a fin de incluirla en el anexo 8 enmendado y acordó que el actual anexo 2 debería modificarse para que refleje la estrecha relación que existe entre protección y facilitación.

9.9 El Comité decidió que el resto de los anexos de las Directrices de carácter general, una vez actualizados resultarían adecuados para su inclusión como material de referencia en un curso modelo revisado.

9.10 En el documento FAL 32/9/1 presentado por Colombia se informa al Comité de que en las resoluciones 1373 (2001) (párrafo dispositivo 4) y 1456 (2003) (párrafo del preámbulo) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, entre otras cosas, se toma nota con preocupación de la estrecha conexión que existe entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero y el tráfico ilícito de armas, y a ese respecto se pone de relieve la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas a nivel nacional,

subregional, regional e internacional, para reforzar la respuesta internacional a estas graves amenazas para la seguridad mundial.

Colombia proponía sustituir la actual resolución A.872(20) por unas "Normas para la prevención del tráfico ilícito de estupefacientes y control del desvío de productos químicos", cuyos objetivos serían gestionar los riesgos a los que están expuestos tanto los capitanes como los tripulantes de buques dedicados al transporte internacional cuando surgen situaciones de peligro provocadas por el tráfico ilícito de estupefacientes, la drogadicción, o el desvío de productos químicos que pueden perturbar la protección del transporte marítimo y favorecer la cooperación para prevenir la posible conexión del tráfico con la delincuencia organizada internacional. Colombia señaló de que las normas propuestas tenían como objetivo reflejar la actual importancia de la protección y la coherencia del enfoque del Código PBIP y el Convenio de Facilitación, a fin de alcanzar un equilibrio apropiado entre el control y la facilitación que garantice el flujo sin obstáculos del comercio internacional.

Colombia indicó que la formación y las cualificaciones del personal de a bordo y de tierra constituyen el mejor método para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas a bordo, y que en su opinión, era necesario revisar el curso modelo sobre prevención y control del tráfico ilícito de drogas a bordo de los buques e incluirlo en los programas de formación relativos a la capacitación marítima y portuaria a fin de facilitar a la gente de mar y al personal en tierra formación y cualificaciones amplias e integrales.

9.11 Si bien varias delegaciones apoyaron las propuestas de Colombia en relación con la revisión de las Directrices (anexo del documento FAL 32/9/1), el Comité convino en que debería mantenerse su actual carácter recomendatorio, abandonando el intento de transformarlos en "reglas" que llevarían implícito un carácter obligatorio.

9.12 El representante observador de la ICS señaló que el incremento de la protección marítima y la prevención del contrabando dependía en gran manera de un control eficaz del acceso y que éste era responsabilidad tanto de los buques como de las instalaciones portuarias. En el Código PBIP se determina la competencia de la OMI con respecto a las instalaciones portuarias por lo que las Directrices deberían ampliarse a fin de incluir las medidas que deben adoptar las instalaciones portuarias para evitar el tráfico de drogas. Asimismo, señaló que sería conveniente contar con información estadística sobre las actividades de contrabando mediante las que los propietarios y armadores podrían determinar fácilmente puertos y zonas de alto riesgo y reforzar las medidas para evitar el contrabando.

9.13 El Comité convino en que la armonización de las Directrices con las disposiciones del capítulo XI-2 de SOLAS y las del Código PBIP era un elemento esencial de la revisión que debería hacerse junto con el Comité de Seguridad Marítima. A este respecto, el Comité también acordó que la revisión de las Directrices debería hacerse de modo que el resultado final no constituya una duplicación de las disposiciones existentes del Código PBIP sino que las complemente y expanda, según sea necesario, en el contexto de la prevención del tráfico ilícito de drogas.

9.14 El Comité reconoció que, teniendo en cuenta el resultado de las deliberaciones y la necesidad de trabajar junto con el Comité de Seguridad Marítima, sería prácticamente imposible completar la revisión de las Directrices durante el actual periodo de sesiones y presentar la versión revisada a la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, que tendrá lugar en noviembre de 2005, para que se adopten según lo previsto en el FAL 31.

9.15 El Comité convino en que la revisión de las Directrices era una cuestión prioritaria por lo que sería necesario encontrar el medio de divulgar la versión revisada antes del vigésimo quinto periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea, cuya celebración está prevista para el otoño de 2007. A tal efecto el Comité convino en elaborar y presentar al examen de la Asamblea, para que la adopte en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, una resolución de la Asamblea sobre la revisión de las Directrices en la que otras cosas, la Asamblea autorizaría al Comité y al Comité de Seguridad Marítima a que adoptaran conjuntamente las enmiendas necesarias a las Directrices (o una nueva versión de las Directrices, si fuera preciso), pidiendo a ambos comités que informasen a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones acerca de las medidas adoptadas.

9.16 El Comité remitió el asunto de la revisión de la resolución A.872(20) al Grupo de trabajo SPI, con el siguiente mandato:

- .1 elaborar un proyecto de resolución de la Asamblea acerca de la revisión de la resolución A.872(20) sobre Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional; y
- .2 examinar la conveniencia de revisar el actual curso modelo sobre prevención y control de tráfico ilícito de drogas a bordo de los buques y, en caso afirmativo, elaborar un marco y un calendario para la revisión.

9.17 Tras recibir la parte del informe del Grupo de trabajo SPI (FAL 32/WP.3) relacionada con este punto del orden del día, el Comité tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

9.18 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)) que figura en el anexo 3, y que se presentará a la Asamblea para que lo adopte en su vigésimo cuarto periodo de sesiones.

9.19 El Comité aprobó la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de las Directrices coordinado por Colombia*, con el siguiente mandato:

Independientemente de las decisiones que tome el Comité de Seguridad Marítima, el Grupo de trabajo por correspondencia debería elaborar las enmiendas pertinentes a las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)). El Grupo de trabajo por correspondencia deberá tener en cuenta las deliberaciones del FAL 32 y las decisiones adoptadas en dicho periodo de sesiones (que se resumen en el mandato que figura seguidamente) y el hecho de que la propuestas de Colombia (FAL 32/9/1, anexo) recibieron, en principio, una amplia aceptación, por lo que, independientemente de las disposiciones del Código PBIP,

*

Coordinador:

Sr. Contralmirante Edgar Augusto Cely Nuñez
Director General Marítimo
Colombia
Correo electrónico: ecely@dimar.mil.co

deberían constituir la base de la labor futura. A tal fin el Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 se asegurará de que las enmiendas a las Directrices que se propongan (las Directrices revisadas) continúan manteniendo su actual carácter recomendatorio. A tal efecto se tendrá presente que el FAL 32 había acordado que el objetivo no era elaborar ningún tipo de "reglas" ni directrices de carácter obligatorio;
- .2 se asegurará de que las disposiciones de las Directrices revisadas concuerdan con las disposiciones del capítulo XI-2 del SOLAS y con las del Código PBIP y con cualquier decisión del Comité de Seguridad Marítima relativa a la implantación del capítulo XI-2 del SOLAS y del Código PBIP. La revisión de la Directrices se hará de modo que el resultado final no constituya una duplicación de las disposiciones existentes del Código PBIP sino que las complemente y expanda, según proceda, en el contexto de la prevención del tráfico de drogas y el control del desvío de productos químicos;
- .3 se asegurará de lograr un equilibrio entre la facilitación y la protección así como entre las responsabilidades de las instalaciones portuarias y las de los buques;
- .4 se asegurará de la concordancia entre las recomendaciones que figuren en las Directrices revisadas y los planes de protección de los buques y las instalaciones portuarias, así como los cometidos del oficial de protección del buque, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de la compañía para la protección marítima;
- .5 hará referencia y tendrá en cuenta las orientaciones que figuran en el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos y el Marco de normas de la OMA para facilitar y hacer más seguro el comercio;
- .6 hará referencia y tendrá en cuenta el material pertinente elaborado por otros organismos de Naciones Unidas y organizaciones internacionales, por ejemplo, la Junta internacional de fiscalización de estupefacientes, de las Naciones Unidas, la Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el crimen, la Organización Mundial de Aduanas y la INTERPOL;
- .7 revisará y mantendrá el actual anexo 2, para reflejar la estrecha relación entre protección y facilitación;
- .8 sustituirá los actuales anexos 3 a 5 de las Directrices por las referencias pertinentes a los sitios en la Red de otros organismos de Naciones Unidas y de organizaciones internacionales, por ejemplo los de la Junta internacional de fiscalización de estupefacientes, de las Naciones Unidas, la Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el crimen, la Organización Mundial de Aduanas y la INTERPOL, a fin de que los usuarios de las Directrices revisadas puedan disponer de la información más fidedigna posible y evitar la necesidad de adoptar frecuentes enmiendas para mantener actualizadas las Directrices revisadas;

- .9 considerará si el actual anexo 8, en el que se enumeran los puntos de contacto en los puertos para notificar sucesos relacionados con drogas, debería mantenerse como parte de las Directrices revisadas o si sería mejor elaborar una circular FAL al respecto, que la Secretaría podría mantener continuamente actualizada;
- .10 revisará y actualizará los anexos 1, 6 y 7 existentes y asesorará sobre las partes de los anexos revisados y actualizados que convendría incluir como material de referencia en el curso modelo revisado;
- .11 dependiendo de la amplitud de las enmiendas que se propongan, considerará si sería mejor sustituir las directrices por una nueva versión, asesorará a tal respecto y en caso de que lo estime necesario, elaborará el nuevo texto; y
- .12 presentará un informe a más tardar 13 semanas después de la apertura del 81º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, actualmente previsto para el 10 de mayo de 2006, de modo que el MSC 81 y el FAL 33 puedan continuar examinando la cuestión.

9.20 El Comité decidió que a fin de agilizar la labor, el Grupo de trabajo por correspondencia debería remitir su informe al MSC 81 y al FAL 33. Se pidió a la Secretaría que informara al MSC sobre este particular.

Revisión del curso modelo sobre prevención y control del tráfico ilícito de drogas a bordo de los buques

9.21 El Comité acordó que por el momento no se justificaba el comienzo de la revisión del curso modelo sobre prevención y control del tráfico de drogas a bordo de los buques, ni a la elaboración del marco y calendario conexos.

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

Generalidades

10.1 El Comité abordó las diversas cuestiones correspondientes a este punto del orden del día que figuran en los siguientes apartados:

- .1 presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto (FAL 32/10 (Secretaría), párrafos 1 a 10 y FAL 32/10/1 (ICS), a excepción de los párrafos 6.1 y 6.2 que se han abordado en relación con el punto 4 del orden del día);
- .2 recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (circular MSC/Circ.675) (FAL 32/10) (Secretaría), párrafos 13 y 14 y FAL 32/10/2 (ICHCA International Ltd.));
- .3 resultados del MSC 79 y del MSC 80 con respecto a otras cuestiones relacionadas con las medidas para incrementar la protección marítima (FAL 32/10 (Secretaría), párrafos 15 a 20 y FAL 32/2/2 (Secretaría), párrafos 9 y 10);

- .4 novedades en el seno de la Organización Mundial de Aduanas (FAL 32/2/2 (Secretaría), párrafos 11 a 14 y FAL 32/INF.7 (Secretaría)); y
- .5 utilización de tecnología de la información y la comunicación en apoyo de las tareas relacionadas con la facilitación del tráfico marítimo y la protección marítima y portuaria (FAL 32/INF.5 (Chile)).

Presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto

10.2 El Comité recordó que la Conferencia SOLAS de 2002 había adoptado la resolución 3 titulada "Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima", en cuyo párrafo dispositivo 1, entre otras cosas, se pide a la Organización:

- "g) que examine, en relación con la protección, los aspectos pertinentes de la facilitación del tráfico marítimo, por ejemplo, las llegadas y salidas en los puertos, los formularios normalizados de notificación y el intercambio electrónico de datos y adopte las medidas que se consideren apropiadas;"

10.3 El Comité también recordó que en el FAL 31, tras examinar los aspectos de facilitación de la protección marítima, había elaborado (FAL 31/20, párrafo 8.34) un conjunto de datos mínimos normalizado cuya transmisión se exigiría a los buques antes de su entrada en el puerto y que había invitado al MSC 79 a considerar el contenido de dichos datos, pidiéndole que verificara si el conjunto de datos propuesto comprendía la información relacionada con la protección que se espera que un buque facilite con anterioridad a su llegada, en caso de que se le pida.

10.4 El Comité también recordó que en el FAL 31 (FAL 31/20, párrafo 8.35) había convenido en que una vez que el MSC hubiera acordado y establecido el contenido del conjunto de datos el Comité podría considerar la inclusión de un mensaje apropiado en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (circular FAL.5/Circ.15 y Corr.1) y que, tan pronto como el MSC hubiera examinado el conjunto de datos recomendado, el Comité podría estimar necesario examinar el impreso FAL 1 de la OMI sobre la Declaración general.

10.5 El Comité observó que el MSC 79 había:

- .1 considerado (MSC 79/23, párrafo 5.23), el resultado del FAL 31 sobre el asunto y reconociendo que las disposiciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS no imponen obligación alguna a los buques para que faciliten antes de su llegada a puerto, información relacionada con la protección, a un oficial debidamente autorizado sin recibir una petición oficial, convino en que la gran diversidad de prácticas utilizadas desde el 1 de julio de 2004 en la presentación de información no facilitaba el incremento de la protección marítima. En consecuencia el MSC 79 estimó que sería conveniente que la Organización elaborara un conjunto normalizado de datos sobre la información relacionada con la protección que, en principio, los buques deberían presentar, con arreglo a lo dispuesto en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS;

- .2 tomando nota de que la mayoría de los representantes que hicieron uso de la palabra durante el MSC 79 habían señalado (MSC 79/23, párrafo 5.24) que tal conjunto normalizado de datos o formulario debería contener la información mínima relacionada con la protección y no debería impedir a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS solicitar que se presente más información relacionada con el ámbito de aplicación de la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y de los párrafos B/4.37 a B/4.40 del Código PBIP. También se sugirió que en el formulario sobre el conjunto de datos que se vaya a elaborar debería figurar información sobre la presencia de polizones o migrantes ilegales en el buque;
- .3 remitido (MSC 79/23, párrafo 5.26) la cuestión al Grupo de trabajo sobre protección marítima, en el contexto de la regla XI-2/9 del SOLAS, las recomendaciones de los párrafos B/4.29 a B/4.40 del Código PBIP y la resolución MSC.159(78) relativa a las orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima (MSC 79/23, párrafo 5.84), teniendo en cuenta que había elaborado material de orientación y un conjunto de datos normalizados respecto de la información sobre protección que cabe esperar que un buque proporcione antes de entrar en el puerto de un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS;
- .4 acordado (MSC 79/23, párrafo 5.87) que establecer un formulario concreto o elaborar un formato específico resultaba prematuro, por lo que había decidido mantener la cuestión del conjunto de datos normalizados sometida a revisión y volver a analizar el tema en una etapa posterior, cuando los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS cuenten con experiencia sobre la utilización de dichos datos. El MSC 79 estuvo de acuerdo en que el conjunto de datos, una vez ultimado, debería incluirse, oportunamente, en la parte B del Código PBIP;
- .5 aprobado (MSC 79/23, párrafo 5.89), la circular MSC/Circ.1130 acerca de las orientaciones para los capitanes, las compañías y los oficiales debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto, basándose en la labor del Grupo de trabajo sobre protección marítima;
- .6 manifestado (MSC 79/23, párrafo 5.90) su agradecimiento al Comité por las tareas llevadas a cabo, señalando que, a la luz de la labor realizada por el MSC 79, no era necesario que continuara elaborando el conjunto de datos sobre la información relacionada con la protección que cabría esperar que un buque presentase antes de entrar a puerto;
- .7 convenido en (MSC 79/23, párrafo 5.90) señalar al Comité que si bien el conjunto de datos normalizados que figura en la circular MSC/Circ.1130 podía someterse a revisión y ser enmendado por el MSC, el Comité debería considerar el comienzo de la elaboración de un mensaje de intercambio electrónico de datos (IED) para su adopción conjunta con el MSC, y su inclusión en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, a través del cuál el conjunto de datos normalizados podría transmitirse electrónicamente; y

- .8 acordado (MSC 79/23, párrafo 5.92) que en caso de que un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS no especifique ningún periodo mínimo para la presentación de la información relacionada con la protección, el plazo mínimo recomendado sería 24 horas. El MSC 79 (MSC 79/23, párrafo 5.25), reconociendo, no obstante, que en viajes de corta duración un plazo de 24 horas podría ser a veces demasiado largo, y en otros casos insuficiente, tal vez sería posible que algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS establecieran un plazo más amplio, según su situación geográfica.

10.6 EL Comité acordó pedir al Grupo de trabajo, constituido en relación con el punto 5 del orden del día, que examinara de forma preliminar la elaboración de un mensaje de intercambio electrónico de datos (mensaje IED) para la transmisión de información relacionada con la protección, como había solicitado el MSC 79 y que notificase al Comité las cuestiones pertinentes para facilitar su labor.

10.7 La ICS (FAL 32/10/1), en sus observaciones sobre la circular MSC/Circ.1130 en la que, entre otras cosas, se proporcionan orientaciones sobre el conjunto normalizado de información relacionada con la protección que los buques deben enviar a los puertos con anterioridad a su llegada, en el contexto de las disposiciones de la regla XI-2/9 del SOLAS, manifestaba su desacuerdo con que dicha información se envíe separada de los datos no relacionados con la protección, que se remiten habitualmente, aumentando innecesariamente el volumen de trabajo a bordo y señalaba que el concepto y los detalles del Convenio de Facilitación no se habían tenido debidamente en cuenta en la elaboración de la circular.

La ICS identificó diversas cuestiones fundamentales relacionadas con la facilitación, que el Comité debería examinar, incluidas:

- .1 la posibilidad de establecer el concepto de "ventanilla única". A este respecto, la ICS se refirió a la Práctica Recomendada 1.2 del Convenio de Facilitación en la que se pide a las autoridades públicas que "prevean la fusión en uno sólo de dos o más documentos siempre que sea posible y cuando de ellos se derive una facilitación apreciable";
- .2 la posibilidad de reducir la duplicación de datos/presentación de documentos, por ejemplo, una vez que se haya presentado la lista de mercancías peligrosas, la lista de la tripulación y la lista de pasajeros antes de la llegada, considerar si es necesario volver a presentarlas a la llegada; y
- .3 la posible necesidad de enmendar las prescripciones sobre los datos que figuran en la norma 2.1 del Convenio de Facilitación.

La ICS también invitó al Comité a examinar los datos requeridos relacionados con la protección, que figuran en la circular MSC/Circ.1130, teniendo en cuenta las observaciones anteriores y las disposiciones, normas, prácticas recomendadas e impresos del Convenio de Facilitación y a que considere si es necesario tomar medidas adicionales para asegurar un equilibrio apropiado entre las medidas para incrementar la protección marítima y la facilitación del transporte marítimo.

10.8 El Comité tomó nota de que durante el MSC 79 el concepto de la presentación de la información exigida en relación con la protección mediante "una ventanilla única" no recibió apoyo y como resultado BIMCO, ICS, INTERTANKO, CILC, CIOSL e IFSMA efectuaron la declaración que figura en el anexo 2 del documento MSC 79/WP.7/Add.1. No obstante, a medida que se comprenda mejor y se utilice con mayor frecuencia el concepto de "ventanilla única" el Comité espera que el MSC vuelva a examinar la cuestión en el futuro.

10.9 El observador de la OMA informó al Comité de que su Organización apoyaba el concepto de "ventanilla única" y de que el Consejo de la OMA había aprobado recientemente la Versión 2 de su modelo de datos, e invitó a la Organización a participar en la elaboración de la Versión 3. Asimismo sugirió que el Comité tal vez desearía someter a debate el conjunto de datos normalizados de la OMI en su próximo periodo de sesiones, ocasión en la que la OMA podría presentar la Versión 2 de su modelo de datos, para que el Comité la examinara.

10.10 El Comité convino en que en el contexto de la facilitación, el concepto de la "ventanilla única" constituía el camino a seguir y en que debería fomentarse su adopción. No obstante se manifestó preocupación con respecto a la capacidad de dicho concepto para diferenciar entre datos relativos a la protección y los que no lo son; para permitir que diversas autoridades públicas accedan únicamente a la información que estén autorizadas a recibir; y para facilitar información confidencial a destinatarios específicos o especialmente designados. Además se señaló que un número considerable de Estados Miembros tenía un conocimiento muy limitado acerca del concepto de "ventanilla única" por lo que las delegaciones no podían realizar un debate en profundidad del tema.

10.11 El Comité acordó pedir al Grupo de trabajo constituido en relación con el punto 5 del orden del día, que examinase las diversas cuestiones planteadas sobre la viabilidad del concepto de "ventanilla única" y que le informara al respecto.

10.12 El observador de la OMA informó al Comité de que su Organización había comunicado a sus 166 servicios de aduanas miembros, que no debían exigir la presentación de datos, información ni documentos que ya se le hubieran facilitado.

10.13 El Comité estuvo de acuerdo en que la presentación de información, datos o documentos facilitados con anterioridad a la llegada del buque, no debía exigirse a la llegada del buque, excepto en los casos en que en ese lapso se hubieran producido cambios o enmiendas.

10.14 El Comité convino en considerar la necesidad de revisar la Norma 2.1 del Convenio de Facilitación en su próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus propuestas en el 33º periodo de sesiones del Comité.

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

10.15 El Comité tomó nota de que el MSC 79 había examinado la labor realizada por el DSC 9 en cuanto a la revisión de las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (circular MSC/Circ.675) y que había remitido (MSC 79/23, párrafo 5.15) determinados aspectos de las recomendaciones al MEPC y a los Subcomités BLG y STW para su examen. El MSC 79 había designado (MSC 79/23, párrafo 5.15.3) al Subcomité DSC como coordinador de la labor y también había invitado

(MSC 79/23, párrafo 12.8), al Comité de Facilitación a que examinara los aspectos de las Recomendaciones pertenecientes a su ámbito de competencia.

10.16 La ICHCA International Ltd. (FAL 32/10/2) manifestó que el texto de las recomendaciones continuaba siendo válido, pero que dado que las legislaciones nacionales e incluso ciertas normas portuarias pueden basarse en dicho texto había que tener en cuenta ciertos aspectos antes de aprobar la circular revisada y a tal fin ofreció presentar observaciones sobre aspectos específicos.

10.17 El Comité pidió al Grupo de trabajo SPI que examinase las sugerencias de la ICHCA International Ltd. (FAL 31/10/2) con respecto a la revisión de la circular MSC/Circ.675 relativa a las recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias y que lo asesorara acerca de las medidas recomendadas.

10.18 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo SPI (FAL 32/WP.3) relacionada con este punto, el Comité se mostró conforme con las opiniones del Grupo de trabajo SPI (FAL 32/WP.3, párrafos 12 y 13) y pidió a la Secretaría que comunicara al DSC 10 las conclusiones y recomendaciones de dicho Grupo acerca de las Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (DSC 9/15, anexo 7), elaborado por el DSC 9, a fin de que el Subcomité DSC pueda adoptar las medidas necesarias.

Resultados del MSC 79 y del MSC 80

10.19 El Comité tomó nota de que el MSC 79 y el MSC 80, tras examinar cuestiones relacionadas con la implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima, incluidas las aportaciones de los Subcomités pertinentes, había aprobado:

- .1 las orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias (circular MSC/Circ.1131);
- .2 las orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP (circular MSC/Circ.1132);
- .3 el recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento (circular MSC/Circ.1133);
- .4 los falsos alertas de protección y dobles alertas de socorro y protección (circular MSC/Circ.1109/Rev.1);
- .5 las Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de la compañía para la protección marítima (circular MSC/Circ.1154);
- .6 las orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBPI (circular MSC/Circ.1156);
- .7 las orientaciones sobre la prioridad de los mensajes y la prueba de los sistemas de alerta de protección del buque y su prueba (circular MSC/Circ.1155);

- .8 el plan provisional para que determinados buques de carga cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima (circular MSC/Circ.1157); y
- .9 a fin de adoptar los proyectos de enmienda al Convenio de Formación y la parte A del Código de Formación relacionadas con el certificado de aptitud de los oficiales de protección del buque, y la parte B de dicho Código relativa a la formación de los oficiales de protección del buque, en el MSC 81. Los proyectos de enmienda propuestos exigen expedir a los candidatos un certificado de aptitud de oficial de protección del buque con objeto de demostrar que poseen los conocimientos necesarios para llevar a cabo determinados cometidos, deberes y responsabilidades.

10.20 Además, el Comité tomó nota que el MSC 80 también había aprobado:

- .1 la resolución MSC.196(80) sobre la adopción de las enmiendas al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)* a fin de incluir el número IMO de identificación de la compañía en el Certificado internacional de protección del buque y en el Certificado internacional de protección del buque provisional; y
- .2 la resolución MSC.198(80) sobre la adopción de enmiendas al modelo y directrices para el mantenimiento de registros sinópticos continuos (RSC) (resolución A.959(23))* , mediante la que se actualiza el modelo del RSC a fin de abordar diversas dificultades prácticas detectadas durante los cambios de pabellón y se incluye el número IMO de identificación de la compañía y del propietario inscrito.

Novedades en la Organización Mundial de Aduanas

10.21 El Comité recordó que la Conferencia SOLAS de 2002 había adoptado la resolución 9 sobre el Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en la que, entre otras cosas, se pide a la OMA que considere medidas urgentes para incrementar la protección de todos los movimientos internacionales de las unidades de transporte cerradas y en la que se recuerda que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS han acordado que el Convenio debería enmendarse, siempre y cuando proceda, a fin de poner en práctica las decisiones pertinentes de la OMA, refrendadas por ellos en tanto que se refieran al transporte por mar de las unidades de transporte cerradas.

10.22 El Comité tomó nota de que se había notificado al MSC 80 (MSC 80/24, párrafo 5.73) que en abril de 2005 el Secretario General de la OMA, había comunicado lo siguiente al Secretario General de la OMI:

"En junio de 2004, el Consejo de la OMA encomendó a un Grupo estratégico de alto nivel especial de los directores generales de aduanas representantes de todas las regiones de la OMA que aunara, para junio de 2005, las medidas e instrumentos para incrementar la protección de la cadena de suministros internacional que el Grupo de tareas de la OMA elaboró entre junio de 2002 y abril de 2003, en un marco de normas para facilitar y hacer más seguro el comercio mundial (las Normas marco).

* La resolución MSC.194(80) sobre la Adopción de enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, se refiere a las enmiendas.

Las Normas marco se estaban elaborando teniendo en cuenta cuatro principios: que los servicios de aduanas debían encargarse de armonizar la transferencia de información electrónica; aplicar un enfoque coherente de gestión de riesgos; emplear equipos de detección no intrusivos; y que resultaran en ventajas para las aduanas, las compañías y, en última instancia, las naciones.

Las Normas marco se basaban en dos pilares: el pilar "aduanas a aduanas" y el pilar "aduanas a compañías".

Asimismo, el MSC 80 observó que se esperaba que el Consejo de la OMA examinara y adoptara las "Normas marco", en su periodo de sesiones de junio de 2005.

10.23 El observador de la OMA informó al Comité (FAL 32/INF.7 (Secretaría)) de que los Directores Generales de las 166 administraciones aduaneras presentes en la reunión del Consejo de la OMA, celebrada del 23 al 25 de junio de 2005, habían adoptado las Normas marco por unanimidad. A este respecto informó también al Comité de que dichas Normas marco constituían el comienzo del proceso y que las normas específicas se acordarán y se elaborarán posteriormente.

10.24 El Comité tomó nota de la información facilitada por el observador de la OMA y de la que figura en el documento FAL 32/INF.7 (Secretaría) y pidió a la Secretaría que:

- .1 pusiera a disposición del Comité las Normas marco para facilitar y hacer más seguro el comercio mundial, adoptadas por el Consejo de la OMA, tan pronto como estuvieran disponibles en su formato, definitivo de modo que le sea posible examinar las cuestiones pertinentes y avanzar la labor en los aspectos de su ámbito de responsabilidad; y
- .2 que lo mantuviese informado de cualquier novedad que se produzca en el seno de la OMA con respecto a la protección de la cadena de suministro a fin de permitirle adoptar las medidas necesarias.

Uso de tecnología de la información y la comunicación en apoyo de las tareas relacionadas con la facilitación del tráfico marítimo y la protección marítima y portuaria

10.25 La delegación de Chile (FAL 32/INF.5) informó al Comité de que Chile había implantando el "GRAFIMAR", que se trata de un sistema de mando y control para vigilar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes destinados a proteger la vida humana en el mar, el medio ambiente y los recursos naturales. Este sistema permite recopilar distintos tipos de información provenientes de organismos públicos y privados, integrarlos, relacionarlos y desplegarlos en un sistema de información marítima geográfica con la finalidad de facilitar las tareas relacionadas con el tráfico marítimo, la prevención de la contaminación del mar y la protección marítima y portuaria. El Comité tomó nota de la información facilitada por Chile y agradeció a su delegación la presentación gráfica, "GRAFIMAR", realizada durante el actual periodo de sesiones.

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

11.1 El Comité recordó que en su 31º periodo de sesiones, tras un largo debate sobre la cuestión de las medidas y los procedimientos de actuación con las personas en el mar (FAL 31/20, sección 9):

- .1 había aprobado, para que se adoptara en el presente periodo de sesiones, un proyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación destinado a facilitar la llegada, permanencia y salida de buques que participen en el rescate de personas en el mar (véase el anexo 1 del documento FAL 32/4);
- .2 había decidido volver a examinar los procedimientos administrativos y una lista de comprobaciones para el desembarco de las personas rescatadas en el mar; y había instado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas sobre el particular en el FAL 31 (FAL 31/20, párrafo 9.8); y
- .3 había tomado nota de los resultados de la reunión interorganismos y de que la Secretaría daría a conocer las novedades que se produjeran en dicha reunión en futuros periodos de sesiones del Comité.

11.2 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas al Anexo del Convenio de Facilitación que trata de las personas rescatadas en el mar se había examinado en relación con el punto 4 del orden del día, con vistas a su adopción.

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

11.3 El Comité tomó nota de que los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales no habían presentado ningún documento sobre la elaboración de los procedimientos administrativos y la lista de comprobación para el desembarco de las personas rescatadas en el mar.

11.4 Tras los pertinentes debates, el Comité acordó que ese asunto debería volverse a tratar en el próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas en el FAL 33 sobre la elaboración de los procedimientos administrativos y la lista de comprobación para el desembarco de las personas rescatadas en el mar.

Novedades registradas en el grupo interorganismos

11.5 La Secretaría informó al Comité sobre las novedades registradas en el grupo interorganismos, a saber, que los participantes en la iniciativa interorganismos de las Naciones Unidas relacionada con las personas rescatadas en el mar continuaban colaborando estrechamente e intercambiando información, según el caso, en cuestiones relacionadas, por ejemplo, con el movimiento de posibles migrantes por mar y, en particular, con casos en que personas rescatadas por buques en el mar habían resultado ser solicitantes de asilo. El ACNUR, en colaboración con la Secretaría de la OMI y otros organismos, está elaborando en la actualidad

nuevas orientaciones generales para la fase posterior al rescate, a fin de ayudar a los capitanes y a los propietarios de buques, así como a los Gobiernos Contratantes, en esos casos. Una vez redactadas, está previsto que dichas directrices comprendan una breve guía en la que figuren las organizaciones con las que hay que ponerse en contacto, las responsabilidades que asume cada una de ellas y otra información pertinente de carácter general que sirva para proporcionar asesoramiento a los capitanes, los propietarios de buques, las empresas aseguradoras y demás partes interesadas sobre cómo proceder al desembarco de las personas rescatadas en el mar con el menor trastorno posible.

11.6 El Comité encargó a la Secretaría que informara acerca de las novedades que se vuelvan a producir en el grupo interorganismos, en el FAL 33.

12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

Generalidades

12.1 El Comité trató las diferentes cuestiones relacionadas con este punto del orden del día en los siguientes apartados:

- .1 métodos de trabajo del Grupo de trabajo SPI (párrafos 1 a 5 del documento FAL 32/12);
- .2 curso modelo para los oficiales encargados de la gestión del agua de lastre en los puertos (documento FAL 32/12/1);
- .3 elaboración de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra (FAL 32/12/2);
- .4 aumento del rechazo de remesas de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG, especialmente el "Cobalto-60/Nº ONU 2916" en los puertos de todo el mundo o a través de ellos (FAL 32/12, párrafos 8 a 14 y FAL 32/12/3); y
- .5 bibliografía (FAL 32/12, párrafo 15).

Métodos de trabajo del Grupo de trabajo SPI

12.2 El Comité recordó que en su 31º periodo de sesiones el Comité había examinado (FAL 31/20, párrafos 12.29 a 12.40) las propuestas formuladas por los Presidentes del MSC, el MEPC y el Comité de Facilitación relativas a la labor del Grupo de trabajo SPI (FAL 31/12/2) y que, tras debatir pormenorizadamente sobre esta cuestión, acordó que los aspectos de facilitación que estén relacionados con la interfaz buque-puerto (especialmente los relativos a la protección marítima, y en particular la necesidad reconocida de adoptar un enfoque equilibrado entre la protección y la facilitación del tráfico marítimo) deberían continuar siendo examinados por el Comité dentro del punto del orden del día correspondiente. Al tratar dicho punto basándose en propuestas determinadas, el Comité podrá decidir si será necesario remitirlo a un grupo especial de trabajo SPI para que sea analizado detalladamente.

12.3 Asimismo, el Comité recordó que en su 31º periodo de sesiones había adoptado las siguientes decisiones (FAL 31/20, párrafo 12.41):

- .1 si bien la adopción de medidas para incrementar la protección de los buques y las instalaciones portuarias sería en adelante prerrogativa de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y le correspondería al MSC, el Comité debería examinar los aspectos de facilitación de dichas medidas con objeto de equilibrar los intereses y las necesidades de los sectores portuario y marítimo. Por consiguiente, sería necesario que el Comité, en un futuro inmediato, mantuviera en su programa de trabajo y en su orden del día un punto sobre los "Aspectos de facilitación relacionados con las medidas para incrementar la protección marítima". Tal medida permitiría también al Comité examinar cuestiones relacionadas con la protección marítima, diferentes a las planteadas en el seno del MSC, por ejemplo como resultado de la labor emprendida por la OMA o la OIT;
- .2 debería mantenerse el actual punto titulado "Interfaz buque-puerto" en el orden del día y en el programa de trabajo, debiéndose incluir bajo este punto cualquier subpunto del orden del día necesario. De este modo, el Comité dispondría de una cierta flexibilidad y podría abordar cualesquiera cuestiones que se deriven de la interfaz buque-puerto; y
- .3 no es necesario que el Grupo de trabajo SPI se convoque como Grupo mixto de trabajo del MSC/MEPC/FAL, sino que en adelante se convocaría como un Grupo de trabajo del Comité, según éste lo estime necesario. En tal caso, el Comité establecería el mandato del Grupo de trabajo SPI en función de la naturaleza de los puntos que se remitan al Grupo para su examen en un momento dado.

12.4 El Comité tomó nota de que el MSC 79:

- .1 había examinado los documentos MSC 79/22/5 (resultados del FAL 31) y MSC 79/22/5/Add.1 (resultados del MEPC 52) y MSC 79/22/5/Add.2 sobre los resultados de la reunión de los Presidentes del MSC, el MEPC y el Comité de Facilitación, que se reunieron a petición del MEPC 52 durante el 93º periodo de sesiones del Consejo; y
- .2 tras hacer suyas las opiniones del Comité y los resultados de la reunión de los Presidentes, había decidido que en adelante el Grupo de trabajo SPI sería convocado como un grupo de trabajo del Comité cuando éste lo estimara necesario. En adelante, tanto el MSC como el MEPC, según proceda, podrán remitir cuestiones para que sean examinadas por el Comité, si bien no encargarán directamente al Grupo de trabajo SPI que las trate. De esta manera, se brindará al Comité la oportunidad de examinar las cuestiones que le hayan sido remitidas y de organizar y gestionar su labor de manera apropiada.

Curso modelo para los oficiales encargados de la gestión del agua de lastre en los puertos

12.5 El Comité recordó que:

- .1 el MSC 71 había incluido la elaboración de requisitos sobre formación para la gestión del agua de lastre como un punto del programa de trabajo del Subcomité STW (MSC 71/23, párrafo 20.55);

- .2 el MSC 78 había modificado el título de este punto del programa de trabajo del Subcomité STW, de modo que dijera "Elaboración de requisitos de formación para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques" y había ampliado hasta 2007 el plazo previsto para su ultimación (STW 36/17, párrafo 11.2); y
- .3 el STW 35 había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que sometieran al examen del STW 36, propuestas sobre la elaboración de requisitos de formación para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (STW 36/17, párrafo 11.3).

12.6 El Comité tomó nota (FAL 32/12/1) de que el STW 36 había:

- .1 observado (STW 36/17, párrafo 11.4) que el MEPC 52, tras recordar que el MEPC 49 se había mostrado de acuerdo con la decisión del MSC 77 de incluir el punto "Elaboración de requisitos de formación para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques" en el orden del día del Subcomité STW como punto de alta prioridad, había alentado a las delegaciones y observadores a que presentaran propuestas pertinentes para que las examinara el Subcomité;
- .2 examinado (STW 36/17, párrafo 11.5) la propuesta formulada por la India (STW 36/11) según la cuál sería prematuro elaborar requisitos de formación de obligado cumplimiento en el marco del Convenio de Formación antes de la entrada en vigor del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, y que de momento sería más conveniente elaborar orientaciones de carácter voluntario en forma de cursos modelo destinados a los oficiales encargados de la gestión del agua de lastre tanto a bordo del buque como en los puertos;
- .3 acordado (STW 36/17, párrafos 11.7 y 11.10) que la elaboración de orientaciones de carácter voluntario en forma de curso modelo era la manera de avanzar en este momento. No obstante, el Subcomité STW estimó que, a largo plazo, dichas orientaciones deberían formar parte de los requisitos de formación de oficiales a nivel de gestión y a nivel operacional estipulados en el Convenio de Formación; y
- .4 acordado (STW 36/17, párrafo 11.9) recomendar al MSC 80 que remitiese al Comité la propuesta de elaborar el curso modelo para los oficiales encargados de la gestión del agua de lastre en los puertos a fin de que éste facilitase asesoramiento acerca de la necesidad de elaborar dicho curso.

12.7 El Comité decidió que era necesario elaborar un curso modelo sobre la gestión del agua de lastre y dio las gracias a la India por haberse ofrecido a elaborar dicho curso. Asimismo, el Comité acordó que en relación con las disposiciones del Convenio BWM, no estimaba necesario elaborar prescripciones obligatorias sobre formación para el personal basado en tierra o los oficiales portuarios.

Elaboración de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra

12.8 El Comité recordó que:

- .1 el FAL 30 (FAL 30/12, párrafo 12.31) y el MSC 77 (MSC 77/26, párrafo 2.9) habían acordado, basándose en las propuestas del Grupo de trabajo SPI, constituir un grupo de trabajo por correspondencia encargado de elaborar directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra, cuya labor sería coordinada por Alemania. Tras reconocer que determinados Gobiernos Miembros, autoridades portuarias y asociaciones del sector ya aplicaban normas adecuadas en este contexto, y con objeto de evitar la duplicación de la labor, el FAL 30 y el MSC 77 aprobaron la circular MSC/Circ.1098-FAL/Circ.99, en la que se invita a los Gobiernos miembros y a las organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo a que presentasen dichas normas al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia;
- .2 el coordinador del grupo de trabajo por correspondencia había informado al FAL 31 (FAL 31/20, párrafo 12.46) de que, lamentablemente, no había recibido de los Gobiernos Miembros ni de las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas, petición alguna para participar en la labor del grupo de trabajo por correspondencia ni información sobre normas existentes. La Asociación Europea de Amarradores, organización que no goza del carácter consultivo ante la Organización, había proporcionado al coordinador información sobre las normas mínimas acordadas por dicha Asociación para la titulación, capacitación y formación de amarradores, así como una declaración relativa a la protección, las cuales figuran en los anexos del documento FAL 31/12/3;
- .3 en el transcurso del FAL 31, la delegación de Alemania había informado (FAL 31/20, párrafo 12.47) al Comité de que le constaba que varios países necesitaban las directrices propuestas sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra, por lo que propuso que no se suprimiera este punto del programa de trabajo del Comité. Asimismo, dicha delegación señaló que tenía previsto solicitar información complementaria a la Asociación Europea de Amarradores, organización no gubernamental que no goza de carácter consultivo ante la Organización pero que, no obstante, cuenta con una amplia experiencia sobre el particular, y presentar un documento pertinente en el próximo periodo de sesiones del Comité para su examen; y
- .4 el FAL 31 había acordado (FAL 31/20, párrafo 12.48) mantener este punto en su programa de trabajo, estando previsto que se ultime en 2005, y como resultado de sus decisiones sobre la labor futura del Grupo de trabajo SPI (FAL 31/20, párrafos 12.40 a 12.42), había decidido suprimir este punto del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI y encargó a la Secretaría que informara al MSC 79 al respecto.

12.9 Alemania (FAL 31/12/2), a raíz de los debates mantenidos durante el FAL 31, presentó un proyecto de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra, basándose en las normas adoptadas por los miembros de la Asociación Europea de Amarradores, así como un proyecto de circular FAL/MSC conexas.

12.10 En el transcurso del debate celebrado tras la presentación de las propuestas formuladas por Alemania (FAL 32/12/2, anexo), varias delegaciones señalaron que estaban dispuestas a aceptar las directrices propuestas sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra. No obstante, algunas de ellas estimaban que dichas directrices propuestas se basaban en un modelo europeo y podrían no ser apropiadas como normas mínimas a nivel mundial. Además, otras delegaciones manifestaron su preocupación por lo exhaustivo del proyecto de programa de formación detallado (FAL 32/12/2, apéndice del anexo) y señalaron que, a su juicio, la duración prevista de la formación, a pesar de tratarse de una formación práctica, era demasiado larga.

12.11 Asimismo, algunas delegaciones señalaron que, a su juicio, no quedaba claro a quiénes deberían estar destinadas las directrices propuestas, es decir, si se deberían beneficiar de ellas el personal de tierra, las tripulaciones de los remolcadores y de las barcas de amarre, o ambos. Se señaló también que era posible que en algunos países las personas contratadas como personal de amarre hubiesen recibido una instrucción limitada, por lo que podría resultar poco realista y prácticamente imposible establecer niveles académicos específicos para el acceso (FAL 32/12/2, apéndice del anexo). Se informó al Comité de que el sector estaba llevando a cabo un estudio, dirigido por el Instituto Náutico, sobre los servicios prestados a los buques en tierra, y que en dicho estudio, entre otras cosas, se iba a investigar la formación del personal de amarre.

12.12 El Comité convino en que se apoyaba la elaboración de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra, teniendo presente que estaban destinadas a un colectivo muy específico. Se aceptó que las directrices propuestas, en su formato actual, quizás eran excesivamente detalladas e inadecuadas como prescripciones mínimas para una aplicación global.

12.13 El Comité encargó al Grupo de trabajo SPI que examinara el proyecto de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra presentado por Alemania (FAL 32/12/2, anexo) y que asesorara al Comité acerca de las medidas que recomendada adoptar al respecto.

Dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y en particular del cobalto-60

12.14 El Comité recordó que:

- .1 el Comité en su 31º periodo de sesiones había examinado (FAL 31/20, párrafos 12.7 a 12.28) la cuestión del rechazo a transportar y embarcar remesas de cobalto-60 y que había acordado que, en realidad, el transporte eficaz, rápido y a bajo costo de todas las remesas de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG destinadas a usos médicos, tenía una dimensión humanitaria, era de interés para la salud pública y, por consiguiente, suponía un beneficio para toda la sociedad. El Comité en esa ocasión decidió (FAL 31/20, párrafo 12.27) que la Organización, en colaboración con el OIEA, de ser posible, debería plantear la cuestión ante la Organización Mundial de la Salud (OMS) e intentar obtener el apoyo de ésta en los esfuerzos realizados para resolver la cuestión; y

- .2 el Comité en su 31º periodo de sesiones había decidido (FAL 31/20, párrafo 12.28) que, a reserva de que el Subcomité DSC examinase esta cuestión desde el punto de vista de la seguridad y, en el marco del OIEA, el objetivo debería ser elaborar ya sea una comunicación de la Organización, posiblemente en forma de circular FAL o bien una comunicación conjunta de la Organización, el OIEA y la OMS, de ser posible, en la que se haga hincapié en los beneficios derivados de utilizar el cobalto-60 en sus diversas aplicaciones, se confirme que el envío de remesas de cobalto-60, de conformidad con las disposiciones pertinentes del capítulo VII del Convenio SOLAS y del Código IMDG, proporciona el nivel necesario de seguridad, y en la que se invite a los Gobiernos y a las partes interesadas a que faciliten su transporte a través de los puertos.

12.15 El Comité tomó nota (FAL 32/12, párrafos 10 a 14) de que:

- .1 el DSC 9 había estudiado (DSC 9/15, párrafo 3.24) las peticiones formuladas por el FAL 31 (DSC 9/2/5) relativas a las remesas de cobalto-60 (Nº ONU 2916), así como los documentos conexos presentados por el Canadá, el WNTI y el OIEA y que, tras examinar detalladamente la cuestión, había confirmado que no debería rechazarse por motivos de seguridad ninguna remesa de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG cuando se ajuste a las disposiciones pertinentes del capítulo VII del Convenio SOLAS y a las del Código IMDG;
- .2 en relación con la solicitud del Comité en su 31º periodo de sesiones para que el Subcomité DSC tuviese a bien examinar las disposiciones existentes en el Código IMDG habida cuenta de los avances recientes sobre esta cuestión en el marco de la labor del OIEA o del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en transporte de mercaderías peligrosas y en el sistema mundialmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos, el DSC 9 había acordado (DSC 9/15, párrafo 3.26) que, dado que el Código IMDG se enmienda cada dos años y que para estas enmiendas se tienen en cuenta los avances pertinentes alcanzadas en el OIEA y en el mencionado Comité de Expertos de las Naciones Unidas, esta solicitud específica del Comité en su 31º herido de sesiones se había abordado adecuadamente; y
- .3 el DSC 9 estimaba (DSC 9/15, párrafo 3.28) que dichos rechazos y demoras se debían, entre otras cosas, a la multiplicidad de autoridades competentes involucradas, a la necesidad de aplicar programas de protección de los transportistas contra la radiación cuando se transporten dichas cargas, a la necesidad de navegar por zonas que han sido declaradas zonas desnuclearizadas, a la prohibición de atraque impuesta a los buques que transportan cargas de la Clase 7 del Código IMDG, al alto costo del seguro y, por tanto, a los elevados gastos comerciales que supone ese transporte, así como a las reticencias generales. A este respecto, el DSC 9 señaló que los programas de formación y concienciación dirigidos a las autoridades pertinentes, a los transportistas y al público en general contribuirían a calmar ciertos temores, y pidió a la Organización que adoptase medidas para llevar a cabo actividades al respecto mediante sus programas de cooperación técnica.

12.16 Canadá (FAL 32/12/3) formuló observaciones sobre los resultados del examen de esta cuestión efectuado por el DSC 9 y facilitó al Comité información sobre los avances alcanzados al respecto en otras organizaciones y, especialmente, en el OIEA y la OACI. Asimismo, Canadá invitó al Comité a que pidiese al Grupo de trabajo SPI que tuviese a bien:

- .1 examinar pormenorizadamente la cuestión y elaborar la correspondiente comunicación de la Organización, posiblemente en forma de circular FAL. En el proyecto de circular FAL propuesto por Canadá se señala que resulta cada vez más difícil transportar material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG, especialmente el cobalto-60 (N° ONU 2916); se hace hincapié en la importancia de estos materiales (por ejemplo, la comunidad internacional tiene que recurrir al cobalto-60 para esterilizar productos y prevenir enfermedades); se da cuenta de las actividades constructivas realizadas para abordar esta cuestión; y se describen someramente las nuevas medidas que hay que adoptar para facilitar este transporte, basándose en parte en las novedades en el seno de la OMI; e
- .2 invitar a las autoridades técnicas y a los organismos reguladores de los Estados Miembros a que participen en la determinación de las causas del problema y de las medidas que hay que adoptar para tratar la cuestión del rechazo de las remesas (por ejemplo, esta labor podría consistir en facilitar que las diferentes autoridades portuarias tuviesen un mejor entendimiento de la cuestión y en colaborar con ellas para facilitar este tipo de transporte).

12.17 El observador del OIEA informó al Comité de que, tras examinar estas cuestiones durante el 31° periodo de sesiones del Comité de Facilitación, dicho Organismo había:

- .1 convocado una reunión de consultores y expertos para determinar las causas de los casos notificados de rechazos de remesas de material radiactivo y recomendar medidas para tratar estas cuestiones exhaustiva y eficazmente, y había informado a la Organización y al OIEA acerca de las recomendaciones formuladas por los consultores;
- .2 concebido un programa de formación de medio día de duración para los manipuladores de carga. Dicho programa puede armonizarse con los programas de formación existentes sobre la manipulación de mercancías peligrosas;
- .3 concebido un programa de formación de medio día de duración para las autoridades públicas. Dicho programa permite a dichas autoridades familiarizarse con las normas de seguridad, de manera que el material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG pueda ser transportado en condiciones de seguridad y sin dificultades; y
- .4 elaborado un programa de protección radiológica destinado específicamente a las autoridades públicas, que debería incluirse en la Guía de seguridad que se está elaborando en la actualidad.

Asimismo, la Secretaría de la OIEA ya había señalado esta cuestión a la atención de los Estados Miembros en la Junta de Gobernadores y en la Conferencia General de dicho organismo.

12.18 El observador de la IAPH señaló al Comité que dicha Asociación, tras los debates mantenidos al respecto durante el 31º periodo de sesiones del Comité, había informado a sus miembros sobre el particular y en la actualidad estaba poniendo en marcha una campaña de información con una serie de artículos que tratan del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, y más específicamente del transporte de Cobalto-60.

12.19 El observador de la ICS informó al Comité de que un estudio realizado entre sus miembros había puesto de manifiesto que los transportistas tienen la impresión de que las autoridades portuarias y públicas no fomentan el transporte de remesas de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG. Se señaló que esta situación podría mejorar si se garantizara a los transportistas que las autoridades portuarias y públicas no impondrán ninguna medida contra los buques que transporten dichas remesas. El mencionado estudio no reveló la existencia de compañías que adopten una política específica para rechazar el transporte de los materiales en cuestión.

12.20 Para tratar de mitigar las dificultades experimentadas con las remesas de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y en especial del Cobalto-60, el Comité acordó elaborar una comunicación sobre el particular y encargó al Grupo de trabajo SPI que examinara la cuestión y que, teniendo en cuenta los resultados de la labor del DSC 9(FAL 32/12, párrafos 8 a 14 (Secretaría)) y las propuestas formuladas por el Canadá (FAL 32/12/3, anexo), informara al Comité acerca del plan de acción recomendado.

Bibliografía

12.21 El Comité señaló que en su 31º periodo de sesiones había decidido (FAL 31/20, párrafo 12.49) recordar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que presentasen a la Secretaría información al respecto, por ejemplo, información sobre publicaciones que se han retirado, nuevas ediciones de publicaciones existentes o nuevas publicaciones que deben incluirse en la bibliografía, de modo que la Secretaría pueda a su vez actualizar la bibliografía (circular FAL.6/Circ.9/Rev.1 y Corr.1).

12.22 El Comité, tras tomar nota de que la bibliografía revisada se había distribuido por medio de la circular FAL.6/Circ.10, acordó invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que continuasen facilitando a la Secretaría información que deba incluirse en la bibliografía y que la Secretaría, a su vez, debería continuar actualizando la bibliografía a medida que haya cambios.

Convocatoria de reunión del Grupo de trabajo SPI

12.23 El Comité decidió volver a convocar una reunión del Grupo de trabajo SPI bajo la presidencia del Sr. William Cotter (Estados Unidos), con el siguiente mandato:

- .1 elaborar un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la revisión de la resolución A.872(20) acerca de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (véase también el párrafo 9.16.1);

- .2 examinar a la necesidad de que se revise el curso modelo actual sobre la prevención y el control del tráfico ilícito de drogas a bordo de los buques y, en caso afirmativo, elaborar un esquema y un calendario para llevar a cabo la revisión (véase también el párrafo 19.16.2);
- .3 examinar el proyecto de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra presentado por Alemania (FAL 32/12/2, anexo) y asesorar al Comité sobre las medidas recomendadas;
- .4 examinar la cuestión de las dificultades encontradas en el transporte de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG, y en particular el cobalto-60, teniendo en cuenta el resultado del examen que efectúe el DSC 9 (FAL 32/12, párrafos 8 a 14 (Secretaría)) sobre este asunto y las propuestas del Canadá (FAL 32/12/3, anexo) y asesorar al Comité sobre las medidas recomendadas;
- .5 considerar la sugerencia de ICHCA Internacional Ltd. (FAL 31/10/2) relacionada con la revisión de la circular MSC/Circ.675 acerca de las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias y asesorar al Comité sobre las medidas recomendadas (véanse también los párrafos 10.5 a 10.18); y
- .6 presentar un informe al Pleno el jueves, 7 de julio de 2005.

Informe del Grupo de trabajo SPI

12.24 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo SPI (FAL 32/WP.3), el Comité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las medidas indicadas en los siguientes párrafos.

Formación y capacitación mínimas para el personal de amarre en tierra

12.25 Tras tomar nota de los debates, los supuestos y las recomendaciones del Grupo de trabajo SPI al momento de determinar las directrices y material didáctico sobre la formación y capacitación mínimas del personal de amarre (FAL 32/WP.3, párrafos 6 a 8), el Comité hizo suyas las opiniones vertidas al respecto y aprobó la circular FAL.6/Circ.11 que trata de las Directrices sobre la formación y capacitación mínimas del personal de amarre.

12.26 El Comité decidió constituir un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un curso modelo para la formación del personal de amarre, bajo la coordinación de Alemania*, el cual, entre otras cosas, debería preparar y someter al examen del Comité en su 33º periodo de sesiones la estructura y el esquema conceptual de dicho curso, así como el mandato de los responsables de su elaboración, incluido un calendario del proyecto que conduzca a la presentación en la OMI del proyecto de curso modelo listo para su impresión.

* **Coordinador de la labor:**
Sr. Hans-Jürgen Roos
Managing Director
GAUSS
Head Office
Werderstr. 73 D-28199 Bremen
Correo electrónico: hjroos@gauss.org

Remesas de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y, en especial, del cobalto-60

12.27 El Comité aprobó la circular FAL.6/Circ.12 sobre las Dificultades experimentadas en el transporte de remesas de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, especialmente el cobalto-60.

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

Implantación de los impresos modelo FAL normalizados de la OMI

13.1 En su 31º periodo de sesiones, tras recordar (FAL 30/INF.3) que la Directiva de la Comisión Europea (Directiva 2002/6/EC) sobre las formalidades de notificación para los buques que lleguen a los puertos de los Estados Miembros de la Comunidad y salgan de éstos, mediante la cual se confiere carácter obligatorio a los impresos FAL normalizados de la OMI (impresos 1 a 6) en los Estados Miembros de la Comunidad Europea, había entrado oficialmente en vigor y que, por lo tanto, los Estados Miembros de la CE tendrían que enmendar o poner en vigor sus respectivas leyes, reglamentos y disposiciones administrativas nacionales para cumplir lo dispuesto en la Directiva en septiembre de 2003, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros de la CE que todavía no hubieran presentado información actualizada sobre el estado de implantación de los impresos FAL a que lo hicieran lo antes posibles.

13.2 El Comité, tras ser informado por la Secretaría de que hasta la fecha nueve Gobiernos Miembros de la CE habían facilitado información actualizada (a saber, Bélgica, Dinamarca, Grecia, Italia, Malta, los Países Bajos, Noruega, Suecia y el Reino Unido), invitó a los Gobiernos Miembros de la CE que todavía no habían facilitado la información solicitada, a que lo hicieran lo más pronto posible.

13.3 El Comité tomó nota del grado de implantación de los impresos normalizados FAL por 54 Gobiernos Miembros y un Miembro Asociado (FAL 32/13), que reflejaban la información actualizada recibida de los Gobiernos de Argentina, Brasil, Cuba, Dinamarca, los Países Bajos y Noruega desde la celebración de su 31º periodo de sesiones.

13.4 Tras tomar nota de que sólo 54 Gobiernos de los 102 Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación habían facilitado información sobre la implantación de los impresos FAL, el Comité instó a los Gobiernos que todavía no habían respondido a la solicitud de información a que lo hicieran lo antes posible, y a que incluyeran información sobre el estado de implantación del nuevo impreso FAL 7 (manifiesto de mercancías peligrosas) (FAL.2/Circ.51/Rev.1).

13.5 La Secretaría informó al Comité de que la información sobre la implantación por las Bahamas de los impresos FAL, que formaba parte de la respuesta al cuestionario que figura en la circular FAL.3/Circ.184 (anexo del documento FAL 32/7/1/Add.1), se incluiría en la siguiente impresión del cuadro de implantación de los impresos FAL (anexo del documento FAL 32/13).

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

Informes sobre casos de polizonaje

14.1 El Comité tomó nota de que, desde la celebración de su 31º periodo de sesiones, la Secretaría había publicado informes trimestrales sobre casos de polizonaje (circulares FAL.2/Circ.85, 86, 88 y 90) correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de julio de 2004 y el 30 de junio de 2005. El número total de casos de polizonaje notificados desde noviembre de 1998 hasta el 30 de junio de 2005, ascendía a 2 440.

14.2 Asimismo, el Comité tomó nota de que, según las estadísticas anuales correspondientes a los años 2003 y 2004 (Circular FAL.2/Circ.89), se habían producido 281 casos de polizonaje (183 en 2003 y 98 en 2004), descubriéndose en total 686 polizones (476 en 2003 y 210 en 2004). De las estadísticas se desprende que las zonas más afectadas fueron el África occidental (208 polizones - 43,70% en 2003 y 106 polizones - 54,48 % en 2004) y el mar Mediterráneo, el Mar Negro y el Mar del Norte (114 polizones - 23,95% en 2003 y 64 polizones - 30,48% en 2004).

14.3 Tras tomar nota de que desde la adopción de las enmiendas de 2002 al Convenio de Facilitación destinadas a resolver los casos de polizonaje y la entrada en vigor, el 1 de julio de 2004, del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, se había producido una disminución importante del número de casos de polizonaje, el Comité estimó que esta situación mostraba claramente que los esfuerzos de la OMI habían tenido un efecto positivo en la reducción de los casos de polizonaje.

14.4 Algunas delegaciones y observadores manifestaron que el número real de casos de polizonaje podría ser mucho más elevado, dado que no todos los países los notifican. Otras delegaciones señalaron que era posible que el número de casos de polizonaje fuese muy superior a los realmente notificados y recogidos en las estadísticas, dado que los intentos de embarco clandestino no siempre se notifican conforme al sistema actual de notificación.

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

Legislaciones o prácticas nacionales que tratan del polizonaje

14.6 El Comité recordó que en su 31º periodo de sesiones, había instado a los Gobiernos Miembros a que facilitaran a la Organización información sobre sus legislaciones nacionales o sobre las prácticas en vigor, conforme a lo dispuesto en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1.

14.7 Tras tomar nota de que no se había presentado en este periodo de sesiones información sobre dichas legislaciones o prácticas en vigor, el Comité instó a los Gobiernos Miembros a que presentaran dicha información en su 33º periodo de sesiones.

Armonización de los impresos y notificaciones sobre devolución de polizones

14.8 El Comité recordó que en su 31º periodo de sesiones (FAL 31/20, párrafo 11.12) había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran en este periodo de sesiones modelos de sus impresos y notificaciones nacionales utilizados para la devolución de polizones, conforme a la decisión adoptada en su 30º periodo de sesiones (FAL 30/20, párrafo 11.10) según la cuál dicha información debería ser examinada con objeto de preparar los impresos normalizados que es preciso incluir en el Convenio de Facilitación. Dinamarca había facilitado información en el 31º periodo de sesiones sobre sus impresos nacionales utilizados para la notificación de polizones (FAL 31/INF.4).

14.9 Tras recordar que en la Práctica recomendada 4.6.2 se establece que "para recopilar la información que se deba notificar, el capitán del buque utilizará el impreso que figura en el apéndice 3", y teniendo en cuenta el éxito obtenido con las medidas aplicadas para resolver los casos de polizonaje, el Presidente manifestó que los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales podrían tener a bien considerar la conveniencia de sustituir esta Práctica recomendada por una Norma y dar carácter oficial al impreso recomendado convirtiéndolo en un impreso de facilitación, lo cual podría conducir a la armonización de los impresos utilizados para notificar a las autoridades públicas los casos de polizonaje, contribuyendo de esta manera a reducir los requisitos documentales de los capitanes de buques.

14.10 Posteriormente, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinasen la propuesta anteriormente mencionada por el Presidente y a que presentasen en su 33º periodo de sesiones propuestas y observaciones sobre la misma, así como modelos de sus respectivos impresos y notificaciones oficiales utilizados para la devolución de polizones.

Directrices sobre los casos de polizonaje (resolución A.871(20))

14.11 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran en su 33º periodo de sesiones observaciones y propuestas destinadas a consolidar las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje.

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

Certificados y documentos que han de llevarse a bordo

15.1 El Comité recordó que, en su 31º periodo de sesiones, había aprobado la lista revisada de certificados y documentos que han de llevar los buques, y había acordado que dicha lista debía mantenerse sometida a examen y actualizarse según fuera necesario. La lista revisada se remitió al MSC 79 y al MEPC 52, que la aprobaron, y posteriormente se distribuyó mediante la circular conjunta FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151.

15.2 La ICS (FAL 32/15), con respecto a los diversos certificados y documentos que han de llevar los buques que se señalan en la circular FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151, propuso que se podría mejorar el proceso de validación y examen de los diversos certificados y documentos obligatorios que actualmente han de llevar los buques si se pudiera acceder en línea a las bases de datos de las Administraciones que expiden dichos certificados y documentos. La ICS invitó al Comité a que tuviera a bien examinar si se podría facilitar y simplificar el acceso por parte de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto a la

información sobre los certificados de buques dedicados a viajes internacionales mediante el uso de tecnología moderna de las comunicaciones.

15.3 El Comité apoyó la propuesta de la ICS y opinó que, desde el punto de vista de la facilitación, un sistema de este tipo tendría las siguientes ventajas:

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

15.4 El Comité acordó que era necesario realizar un análisis más detallado a fin de determinar los certificados que debían mantenerse a bordo y los que debían mantenerse en formato electrónico. El Comité reconoció que debería considerarse detenidamente la cuestión de quién podría tener acceso a tales documentos electrónicos.

15.5 Tras un prolongado debate al respecto, el Comité también observó que podría haber diversas opciones para el funcionamiento de dicho sistema. Uno de los sistemas posibles sería que las Administraciones de los Estados de abanderamiento permitiesen el acceso a las bases de datos relativos a los certificados y documentos de los buques a las Administraciones de los Estados rectores de puertos a través de sistemas seguros y fiables. Otra podría ser el contar con una base de datos centralizada para todos los buques que realicen viajes internacionales.

15.6 Reconociendo que esta cuestión se relacionaba con la labor del MSC y del MEPC, el Comité acordó que, antes de que pudiese comenzar a estudiar las especificaciones informáticas de dicho sistema, el MSC y el MEPC deberían asesorarle sobre la aceptabilidad, viabilidad y factibilidad del sistema.

15.7 El Comité, a la vista de las ventajas que se vislumbraban para los Estados rectores de puertos, resultantes de poder acceder a la información sobre los certificados y documentos de los buques con anterioridad a la llegada a puerto de los mismos y para los buques, resultantes de no tener que compilar y presentar esos certificados y documentos con ocasión de las inspecciones, pidió al MSC y al MEPC que dieran su visto bueno a que siguiera examinando la propuesta y que le asesorasen acerca de a qué certificados se debería acceder mediante sistemas electrónicos.

16 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN

16.1 El Comité tomó nota (FAL 32/16 y FAL 32/INF.6) de que, con posterioridad a su 31º periodo de sesiones, se habían celebrado cuatro seminarios nacionales sobre facilitación, en Pointe-Noire (Congo), del 18 al 22 de octubre de 2004, en Dar es Salaam (Tanzanía), del 13 al 17 de diciembre de 2004, en Sierra Leona, del 23 al 27 de mayo de 2005, y en Kenya, del 6 al 10 de junio de 2005, financiados por el Fondo de Cooperación Técnica. Por otra parte, se había previsto que se celebrase en 2005 un seminario nacional de facilitación en Cabo Verde.

16.2 El Comité tomó nota además de que el seminario del Congo fue el segundo seminario de facilitación del país y su principal objetivo era informar a las autoridades y armadores interesados sobre el establecimiento de una "ventanilla única" marítima, que todos los participantes nacionales describieron como la clave para resolver los problemas a los que se enfrentan los armadores en el puerto de Pointe-Noire.

16.3 El Comité también tomó nota de que el seminario de Tanzanía fue el primer seminario sobre facilitación celebrado en este país. Su principal objetivo era informar exhaustivamente sobre el Convenio de Facilitación y sus ventajas a los gestores de categorías superior y media con capacidad de decisión, que se ocupan del tráfico marítimo y de otros ámbitos de importancia relacionados con la interfaz buque-puerto.

16.4 El Comité expresó su agradecimiento a los Gobiernos del Congo, Kenya, Sierra Leona y Tanzanía por haber acogido la celebración de esos seminarios y a la Secretaría y a los consultores por haberlos organizado e impartido satisfactoriamente.

16.5 Las delegaciones de Kenya y Tanzanía expresaron su agradecimiento por la asistencia técnica recibida de la Secretaría y los consultores e informaron al Comité de que sus países estaban preparándose para ratificar el Convenio de Facilitación.

Programa integrado de cooperación técnica (PICT) correspondiente a 2006-2007

16.6 El Comité tomó nota de que el TC 55 había aprobado el PICT para 2006-2007 (TC 55/3/3), el cual incluía la declaración de misión y las prioridades del PICT, sus objetivos a medio y largo plazo, una referencia al Plan estratégico de la Organización (2004 a 2010) y las prioridades temáticas identificadas por los comités.

16.7 La Secretaría informó al Comité de que estaba previsto organizarse un total de 13 seminarios, cursillos y misiones de asesoramiento sobre facilitación en los países de las regiones árabe y del Mediterráneo, de Asia y el Pacífico y de América Latina, en el marco del PICT para 2006-2007.

Acceso a los instrumentos de la OMI en formato electrónico

16.8 El Comité tomó nota de que el Comité de Cooperación Técnica en su 55º periodo de sesiones había examinado un informe sobre el análisis de los resultados del plan piloto para el acceso a determinados instrumentos de la OMI (Convenio de Facilitación, Código IGS, MARPOL, Convenio y Código de Formación) en formato electrónico, informe que incluía estadísticas de las descargas realizadas hasta febrero de 2005, además de examinar también el documento del Consejo C 94/3(e)/3, que contenía las cifras correspondientes a un periodo de 18 meses, de julio de 2003 a diciembre de 2004, y en el que se facilitan cifras suplementarias para el periodo que va de agosto de 2004 a febrero de 2005, durante el cual se cargaron textos en

otros idiomas oficiales. El objetivo original de la distribución por Internet de tales textos era ayudar a los Estados Miembros, en particular a los países en desarrollo, a implantar los instrumentos de la OMI. No obstante, el estudio había puesto de manifiesto que durante el curso del plan piloto no se había observado ningún cambio evidente en la pauta de las adopciones o ratificaciones de los instrumentos pertinentes de la OMI o de las adhesiones a los mismos, y que los beneficiarios principales del plan habían sido el sector privado y los usuarios de los países desarrollados. Se observó que después de la inclusión de los restantes cinco idiomas oficiales, más del 90% de las descargas se realizaban en inglés, lo cual reflejaba la pauta de ventas de las publicaciones de la OMI. La introducción de idiomas oficiales distintos del inglés no había tenido efecto importante alguno en ninguna de las pautas observadas. Se informó también al Comité de Cooperación Técnica de que ya se estaban distribuyendo publicaciones gratuitas a los países en desarrollo a través de las actividades del PICT, en concreto, a través de los seminarios y cursillos. Un porcentaje considerable de los fondos para tales eventos estaba destinado a la distribución gratuita de publicaciones.

16.9 El Comité tomó nota además de que el Consejo en su 94º periodo de sesiones había examinado los resultados del plan piloto para el acceso electrónico a determinadas publicaciones de la OMI (C 94/3(e)/3) y que había decidido mantener el plan otro año más y evaluar su eficacia de conformidad con las recomendaciones del Comité de Cooperación Técnica. El Consejo pidió a la Secretaría que realizara un estudio, dentro del ámbito del PICT, para evaluar los efectos relativos del plan en los países en desarrollo y para evaluar cómo éstos podrían utilizar el plan de manera más amplia y eficaz, y de que pidió al Secretario General que le informara en su 96º periodo de sesiones de los resultados del estudio.

17 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

17.1 El Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, tras tomar nota de la necesidad de que un mayor número de Gobiernos Miembros aceptasen las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, que tienen por objeto la institucionalización del Comité de Facilitación, con el fin de lograr que entren en vigor sin más demora, había adoptado la resolución A.945(23), titulada "Enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Institucionalización del Comité de Facilitación)" (FAL 31/16, anexo).

17.2 El Comité observó que el Consejo, en su 94º periodo de sesiones, tomó nota de la información facilitada por el Secretario General acerca del número de Estados Miembros que habían aceptado las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI y de las medidas adicionales que había adoptado desde el 93º periodo de sesiones con objeto de alcanzar el número necesario de aceptaciones para que las enmiendas entrasen en vigor. El Consejo también instó a los Miembros del Consejo que todavía no hubieran aceptado las enmiendas a que estudiaran esta posibilidad con carácter urgente. El Consejo solicitó al Secretario General que continuase instando a los Estados Miembros que todavía no lo hubieran hecho a que examinaran la conveniencia de aceptar las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, tan pronto como les fuera posible, y que le informase al respecto en su 23º periodo de sesiones extraordinario, y también informase a la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones.

17.3 La Secretaría informó al Comité de que, desde la fecha de publicación del documento FAL 32/17 (10 de mayo de 2005), se habían producido más aceptaciones, a saber, de Albania, Jordania, Maldivas y Senegal, y de que, por tanto, al 6 de julio de 2005, 92 Gobiernos Miembros habían aceptado las enmiendas de 1991, del número total necesario de 110. Aunque esto representa un aumento significativo del número de aceptaciones desde el 31º periodo de sesiones

del Comité, se precisaban 18 aceptaciones más para que las enmiendas de 1991 entrasen en vigor 12 meses después de que se hubiese recibido la última aceptación necesaria.

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

17.5 El Comité instó a los Gobiernos Miembros a que aceptaran lo antes posible las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI y destacó que no había repercusiones financieras para los países que las acepten.

18 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

18.1 Tras observar que no se habían presentado documentos en relación con este punto del orden del día, el Comité pidió a la Secretaría que lo mantuviera informado de las novedades producidas en otras organizaciones internacionales, tales como la CEPE y la UNCTAD, acerca de la facilitación del comercio, e invitó también a los Gobiernos Miembros a que presentaran información en los futuros periodos de sesiones del Comité.

19 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

Función, misión, dirección estratégica y labor del Comité

19.1 El Comité recordó que, en su 31º periodo de sesiones (FAL 31/20, párrafos 17.10 a 17.12):

- .1 reconoció el hecho de que la adopción por parte de la Organización de medidas especiales para incrementar la protección marítima había generado nuevas responsabilidades para la Organización en el contexto de la ejecución de su Plan estratégico y, si bien el MSC sería en adelante el órgano que reglamentase la protección marítima, tal labor tendría que complementarse desde el punto de vista de la facilitación para que la Organización pueda cumplir su misión, recordando las observaciones del Secretario General durante la apertura del periodo de sesiones, sobre la necesidad de garantizar que se mantenga un equilibrio adecuado entre las medidas para incrementar la protección marítima y las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional;
- .2 reconociendo que había una necesidad apremiante de estimular el interés y la participación en su labor, convino en que había que debatir pormenorizadamente su labor durante su 32º periodo de sesiones con objeto de redefinir y matizar, según fuera necesario, su función, misión, dirección estratégica y labor;
- .3 acordó informar a la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, sobre la manera en que el Comité contribuiría, en colaboración con los demás comités, al logro de los objetivos del Plan estratégico de la Organización; y
- .4 invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran ideas y propuestas sobre el particular en el 32º periodo de sesiones del Comité,

el Comité observó que el C 93 había tomado nota y refrendado los resultados de las deliberaciones del Comité sobre esta cuestión.

19.2 A falta de tales propuestas de los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, el Presidente propuso el proyecto de función, misión, dirección estratégica y labor del Comité, que figura en el documento FAL 32/WP.1, para que fuera examinado.

19.3 El Comité manifestó su agradecimiento al Presidente por su excelente labor y refrendó sus propuestas tal se reseñan en el anexo del documento FAL 32/WP.1. No obstante, varias delegaciones sugirieron algunas modificaciones en el proyecto de función, misión, dirección estratégica y labor del Comité a fin de que se reflejen: los aspectos complementarios de la protección y la facilitación; la necesidad de hacer más hincapié en la cooperación técnica respecto de la implantación del Convenio de Facilitación; y la necesidad de una mayor sinergia con la labor de otros comités para garantizar que se concede la debida consideración al aspecto de la facilitación al elaborar instrumentos internacionales (véanse también los párrafos 19.6.1 y 19.8).

19.4 Varias delegaciones opinaron que era necesario que hubiera una sinergia entre las propuestas y la necesidad de evitar un solape con las direcciones estratégicas del Plan estratégico de la Organización.

Proyecto de plan de acción de alto nivel y establecimiento de prioridades basadas en los resultados para la labor de la Organización en el bienio 2006-2007

19.5 Al examinar el documento FAL 32/19/Add.1 (Secretaría), el Comité tomó nota de que el Consejo, en su 93º periodo de sesiones, había adoptado el proyecto de plan de acción de alto nivel para el periodo 2006-2009 (es decir, para los dos bienios restantes del periodo actual del Plan estratégico), que figura en el anexo 1 del documento FAL 31/19/Add.1, para su examen por los comités con miras a adoptarlo en el vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea. El Consejo también había decidido que las prioridades para el bienio 2006-2007 estuvieran basadas en los resultados y fuesen acordadas por el Consejo a partir de las propuestas formuladas por los comités y que se debía dar por finalizado en la próxima Asamblea el actual plan de trabajo a largo plazo. A fin de orientar a los comités en su examen de las prioridades para el próximo bienio, el Consejo encargó a la Secretaría que preparara propuestas preliminares en relación con las prioridades bienales. En lo que respecta al Comité, en el anexo 2 del documento FAL 32/19/Add.1 figura el proyecto de prioridades para el bienio 2006-2007, en un formato basado en los resultados, enlazados según corresponde con el proyecto de plan de acción de alto nivel (véanse también los párrafos 19.6.2 y 19.10).

Constitución del Grupo de redacción

19.6 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre la labor del Comité y le pidió que, teniendo en cuenta las pertinentes decisiones adoptadas y las observaciones formuladas por el Pleno:

- .1 ultimase el proyecto de texto sobre la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité (FAL 32/WP.1, anexo); y

- .2 tras ultimar la labor indicada en el apartado .1 *supra*, señalase cualesquiera enmiendas o modificaciones necesarias en el proyecto de plan de acción de alto nivel (FAL 32/19/Add.1, anexo 1) y en el proyecto de prioridades del Comité de Facilitación, basadas en los resultados, para el bienio 2006-2007 (FAL 32/19/Add.1, anexo 2).

Informe del Grupo de redacción

19.7 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (FAL 32/WP.5), el Comité aprobó el informe, en general, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 19.8 a 19.10 *infra*.

19.8 El Comité aprobó la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité, tal como figuran en el anexo 4.

19.9 El Comité acordó que la "dirección estratégica" del Comité debería estar claramente en consonancia con los principios "estratégicos" de la Organización, que figuran en la resolución A.944(23).

19.10 El Comité refrendó las propuestas de enmienda al proyecto de plan de acción de alto nivel y de prioridades del Comité de Facilitación, basadas en los resultados, para el bienio 2006-2007, que se recogen en los anexos 2 y 3, respectivamente, del documento FAL 32/WP.5, introduciendo algunos cambios de menor entidad relativos a la numeración de algunos párrafos. El Comité tomó nota de que, basándose en las enmiendas propuestas por el Comité de Facilitación y otros comités, la Secretaría elaboraría un proyecto refundido de plan de acción de alto nivel y de asignación de prioridades a las esferas de trabajo de la Organización durante el bienio, que se presentaría al examen del Consejo (y de su grupo de trabajo), y a la Asamblea a los fines de su adopción en su vigésimo cuarto periodo de sesiones.

Programa de trabajo

19.11 Habida cuenta de los avances alcanzados durante el periodo de sesiones, el Comité examinó y revisó su programa de trabajo (véase el anexo del documento FAL 32/WP.9, enmendado) y, tras aprobar una lista de cuestiones de fondo que procedía incluir en el orden del día de su 33º periodo de sesiones que figura en el anexo 5, invitó al Consejo a que lo aprobara.

Semanas de reunión para el bienio 2006-2007

19.12 El Comité recordó que, en su 31º periodo de sesiones, había examinado el número de semanas de reunión necesarias para el bienio 2006-2007 y que, tras un prolongado debate (FAL 31/20, párrafos 17.4 a 17.7), había acordado que, a los efectos de las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General, se le asignaran provisionalmente dos semanas de reunión en el bienio mencionado y que se volviera a examinar el plan propuesto de semanas de reunión en su 32º periodo de sesiones.

19.13 El Comité observó que el Consejo en su 93º periodo de sesiones había tomado nota de la recomendación del Comité relativa a la asignación provisional de dos semanas de reunión en el bienio 2006-2007.

19.14 El Comité revisó el plan de semanas de reunión durante el bienio 2006-2007 y, a la vista de su plan de trabajo futuro y de su carga de trabajo en el futuro inmediato, convino en que se le asignaran dos semanas de reuniones en el antedicho bienio; y aprobó el plan propuesto de dos

semanas de reuniones a los efectos de las propuestas presupuestarias pertinentes para el bienio del Secretario General.

Fecha de su próximo periodo de sesiones

19.15 El Comité tomó nota de que la celebración de su 33º periodo de sesiones se había previsto provisionalmente para los días 3 a 7 de julio de 2006.

20 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2006

20.1 El Comité, de conformidad con su reglamento interior, volvió a elegir por unanimidad al Sr. C. Abela (Malta) y al Sr. A.E. Hill (Liberia) como Presidente y Vicepresidente, respectivamente, para 2006.

21 OTROS ASUNTOS

Denegación de facilitación cuyo resultado pone en peligro la seguridad de los buques

21.1 Chipre (FAL 32/21), con respecto a las repercusiones en materia de seguridad resultantes de denegar el movimiento de materiales, equipo, combustible y provisiones a los buques que efectúan viajes internacionales por parte de las autoridades públicas, y creyendo firmemente que todos los Estados Miembros deberían comportarse de manera consecuente con el propósito, las metas y los objetivos de la Organización, así como con los de los tratados de la OMI de los que sean Partes, invitó al Comité a que considerara esta cuestión y adoptara las medidas que estimase oportunas.

21.2 El representante en calidad de observador de la ICS señaló que estimaba que las exigencias relativas a la protección ponían en peligro la seguridad de los buques y entre las razones señaló la negativa a autorizar el acceso a tierra de los tripulantes a los fines de que éstos comprobaran el calado de los buques tanto durante las operaciones de carga como una vez concluidas éstas. La ICS instó a todos los Estados Miembros a que tuviesen en consideración la seguridad marítima al momento de aplicar las medidas relacionadas con la protección.

21.3 Tras estudiar exhaustivamente la cuestión, el Comité examinó el documento FAL 32/WP.8 y aprobó la circular FAL.6/Circ.13 sobre Aspectos de la facilitación destinados a evitar situaciones que ponen en peligro la seguridad.

Reglamento Sanitario Internacional

21.4 El Comité recordó que, en su 31º periodo de sesiones, había tomado nota de la información facilitada por la OMS y la Secretaría de que el Grupo mundial de trabajo de la OMS ultimaría el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) revisado para su adopción en la Asamblea Mundial de la Salud (AMS) que se celebraría en mayo de 2005, y había pedido a la Secretaría que lo mantuviera informado acerca de los acontecimientos relacionados con este tema que tengan lugar en la OMS.

21.5 La Secretaría informó al Comité de que la Asamblea Mundial de la Salud adoptó el Reglamento Sanitario Internacional revisado el 23 de mayo de 2005. La resolución mediante la que se adoptó el Reglamento, junto con el texto de éste se encuentran disponibles en la dirección <http://www.who.int/csr/ihr/en>. El Reglamento entrará en vigor en 2007, y los Estados Miembros

disponen de un plazo de cinco años con posterioridad a la fecha de su entrada en vigor para adaptar su capacidad de vigilancia y respuesta a lo dispuesto en la legislación.

Expresiones de agradecimiento

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

- Sr. Paul Defevere (Bélgica) (por su jubilación);
- Sra. Cuiming Xu (China) (por su vuelta a su país de origen);
- Sr. Jørgen Rasmussen (Dinamarca) (por su jubilación);
- Sr. Michael S. Weizmann (Francia) (por su jubilación);
- Sr. Knut Lyhile (Noruega) (por su jubilación);
- Sr. Tom Allan (Reino Unido) (por su jubilación);
- Sr. Brian Parkinson (ICS) (por su jubilación);
- Sra. Suzy Sookia (Secretaría) (por su jubilación); y
- Sra. Mahvash Moghaddam (Secretaría) (por su jubilación).

22 INFORME PARA EL CONSEJO

22.1 Se pide al Consejo que tenga a bien:

- .1 tomar nota de la adopción de enmiendas al Convenio FAL, 1965, para introducir nuevos conceptos a fin de armonizarlo con las novedades en materia de tecnología de la información y la comunicación, incluida la introducción de sistemas para permitir el procesamiento de información, antes de la llegada y de la salida de los buques, exigida por las autoridades públicas y transmitir dicha información por medios electrónicos a un punto único (Ventanilla Única) (párrafos 4.22 y 4.23 y anexo 1);
- .2 tomar nota de las decisiones del Comité en cuanto a los medios electrónicos para el despacho de buques, incluida la revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico; la elaboración del sistema de ventanilla única; el establecimiento de un grupo de trabajo sobre IED; y la elaboración de mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección (párrafos 5.13 a 5.21);
- .3 tomar nota de que el Comité ha adoptado las enmiendas a su reglamento interno en lo referente al acceso de los medios de comunicación a sus reuniones y a la invitación de expertos (párrafos 6.1 a 6.4 y anexo 2);

- .4 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité en cuanto a la elaboración de un manual explicativo del Convenio FAL (párrafos 7.16 a 7.18);
- .5 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre la revisión de directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20), particularmente la aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la revisión de la resolución A.872(20) para presentarla a la adopción de la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones (párrafos 9.1 a 9.20 y anexo 3);
- .6 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité con respecto a las cuestiones de facilitación relacionadas con la protección marítima, en particular su decisión de considerar nuevamente en su próximo periodo de sesiones, las cuestiones resultantes de la labor de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) relacionadas con la protección de la cadena de suministro (párrafos 10.13,10.14, 10.18 y 10.24);
- .7 tomar nota de las actividades del Comité relacionadas con las medidas y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar (párrafos 11.4 a 11.6);
- .8 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre la formación y capacitación mínimas del personal de amarre en tierra (párrafos 12.25 y 12.26);
- .9 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre las dificultades experimentadas al transportar remesas de materiales radioactivos de la clase 7 del Código IMDG, en especial el Cobalto-60 (párrafos 12.14 a 12.20 y 12.27);
- .10 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité sobre la cuestión de los polizones (párrafos 14.2 a 14.5, 14.7, 14.10 y 14.11);
- .11 tomar nota de la decisión del Comité de estudiar la conveniencia de elaborar un sistema en línea para acceder a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo (párrafos 15.3 a 15.7);
- .12 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité para acelerar su institucionalización (párrafos 17.2 a 17.5);
- .13 tomar nota de la aprobación por parte del Comité de su función, misión, dirección estratégica y labor (párrafo 19.8 y anexo 4);
- .14 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité con respecto al proyecto de plan de acción de alto nivel y para la determinación de prioridades basadas en los resultados, correspondientes al bienio 2006-2007 (párrafo 19.10);
- .15 aprobar la lista de puntos sustantivos que se deberán de incluir en el orden del día del 33º periodo de sesiones del Comité (párrafo 19.11 y anexo 5);
- .16 tomar nota de la recomendación del Comité de que deberían de asignársele dos semanas de trabajo durante el bienio 2006-2007 (párrafo 19.14);

- .17 tomar nota de las medidas adoptadas por el Comité con respecto a la facilitación para evitar situaciones que hagan peligrar la seguridad (párrafo 21.3); y
- .18 aprobar el informe en términos generales.

ANEXO 1**RESOLUCIÓN FAL.8(32)
adoptada el 7 de julio de 2005****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

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

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

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

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

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

Sección 1 – Definiciones y disposiciones generales

A. *Definiciones*

1 A continuación de la definición de "Carga" se añade la siguiente nueva definición de "Despacho aduanero", y a continuación de "Hora de llegada", la siguiente nueva definición de "Levante aduanero":

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

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

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

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

"Documento: información en la que los datos se presentan en formato electrónico o en otro tipo de formato."

4 A continuación de la definición de "Equipo del buque" se añade la siguiente nueva definición de "Hora estimada de llegada".

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

5 Se suprime la definición actual de "Correo".

6 A continuación de la nueva definición de "Levante aduanero" se añade la siguiente definición de "Manifiesto".

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

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

8 A continuación de la definición de "Medidas de seguridad" se añade la siguiente nueva definición de "Objetos postales":

"Objetos postales: correspondencia y otros objetos confiados a un buque por las administraciones postales para que los remitan a otras administraciones postales en los puertos de escala del buque."

9 La definición de "*Medidas de seguridad*" se sustituye por la siguiente:

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

10 A continuación de la definición de "Documento" se añade la siguiente nueva definición de "Documentos del buque":

"Documentos del buque: certificados y otros documentos que debe presentar el capitán para demostrar que el buque cumple los reglamentos nacionales e internacionales."

11 Antes de la definición de "Autoridades públicas" se añade la siguiente nueva definición de "Admisión temporal":

"Admisión temporal: régimen aduanero que permite recibir ciertas mercancías en un territorio aduanero con suspensión total o parcial de los derechos y los impuestos a la importación y en el que no se aplica ninguna prohibición ni restricción de carácter económico a las importaciones; dichas mercancías deben importarse con un fin concreto y destinarse a la reexportación en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, salvo la depreciación normal debida al uso que se haya hecho de ellas."

12 En la definición de "Documento de transporte", a continuación del título, el término "documento" se sustituye por "información".

B. Disposiciones generales

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

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

14 En la Práctica recomendada 1.1.1, la expresión "técnicas de tratamiento y transmisión automática de datos" se sustituye por "sistemas de intercambio electrónico de información".

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

15 La Práctica recomendada 1.3 se modifica como sigue:

"1.3 **Práctica recomendada.** Las medidas y procedimientos impuestos por los Gobiernos Contratantes con fines de protección o para evitar el tráfico de estupefacientes deberán ser eficaces y, siempre que sea posible, deberá utilizarse la informática. Tales medidas y procedimientos (como la gestión del riesgo y la comprobación de la información), deben aplicarse de modo que se interfiera lo menos posible con los buques, las personas y bienes a bordo y se eviten demoras innecesarias."

C. *Técnicas de tratamiento electrónico de datos*

16 El título "C. Técnicas de tratamiento electrónico de datos" se sustituye por "C. Sistemas de intercambio electrónico de información".

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

18 En la Norma 1.6, la expresión "técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)" se sustituye por "sistemas de intercambio electrónico de información".

19 En la Práctica recomendada 1.7, la expresión "técnicas de intercambio electrónico de datos" se sustituye por "sistemas de intercambio electrónico de información".

20 En la Práctica recomendada 1.7, e) y f), "dichas técnicas" se sustituye por "dichos sistemas".

21 A continuación de la Práctica recomendada 1.7 y de la Norma 1.8 se añaden las nuevas Prácticas recomendadas 1.7.1 y 1.8.1, respectivamente:

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

1.8.1 **Práctica recomendada.** Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas a que adopten acuerdos que permitan que los operadores comerciales y transportistas, incluidos los buques, presenten en un solo punto de entrada todos los datos exigidos sobre la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques, las personas y la carga, con objeto de evitar la duplicación."

22 En la Norma 1.8, la expresión "técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)" se sustituye por "sistemas de intercambio electrónico de información", y la frase "que no las utilizan" se sustituye por "que no los utilizan".

D. *Tráfico ilícito de drogas*

23 Se suprime la Práctica recomendada 1.11.

24 Se añade la siguiente nueva sección "E - Técnicas de inspección" a continuación de la sección "D - Tráfico ilícito de drogas":

"E. Técnicas de inspección"

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

- el levante y el despacho aduanero de la carga;
 - las prescripciones en materia de protección;
 - su capacidad de detección de actividades de contrabando,
- facilitando así la circulación legítima de personas y mercancías."

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

A. Generalidades

25 En la Norma 2.1, a continuación de "Lista de pasajeros" se añade el nuevo documento "Manifiesto de mercancías peligrosas".

26 A continuación de la Norma 2.1.1 se añaden las siguientes nuevas Prácticas recomendadas 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 y 2.1.5:

2.1.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos para utilizar la información previa a la llegada y a la salida, con el fin de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas para agilizar los pertinentes trámites aduaneros del despacho/levante de la carga y de las personas.

2.1.3 Práctica recomendada. La legislación nacional debe precisar las condiciones de presentación de la información previa a la llegada y a la salida. Si bien normalmente los datos previos a la llegada no deben transmitirse con demasiada antelación a la partida del buque del país de salida, además de las reglas básicas, la legislación nacional puede especificar las excepciones en caso de que el tiempo del viaje sea más corto de lo estipulado en dichas reglas.

2.1.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir la presentación por separado de la declaración general, la declaración de carga, la lista de la tripulación y la lista de pasajeros cuando los datos contenidos en esos documentos se hayan incluido en la información previa a la llegada.

2.1.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben encargarse de:

- a) elaborar sistemas de transmisión electrónica de datos para la presentación de la información previa a la llegada o la salida del buque;

- b) examinar la reutilización o la utilización posterior de la información previa a la llegada o la salida del buque en procedimientos ulteriores, como parte de la información prescrita para el levante o despacho aduanero de los pasajeros y de la carga."

B. Contenido y objeto de los documentos

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

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

29 En la Práctica recomendada 2.2.2, la primera enmienda no afecta al texto español. En la lista se añade "• necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recogida de desechos y residuos" a continuación de "• situación del buque en el puerto". El texto de la primera línea de la lista se sustituye por "nombre, tipo y número IMO del buque". En la segunda línea, el término "nacionalidad" se sustituye por "Estado de abanderamiento". En la sexta línea, la palabra "dirección" se sustituye por "datos de contacto". A continuación de la primera línea se inserta la nueva línea "• distintivo de llamada". A continuación de la última línea, se inserta la nueva línea "• último puerto de escala/próximo puerto de escala".

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

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

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

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

En la primera línea de los apartados a y b de la lista que figura en la Práctica recomendada 2.3.1, el texto actual se sustituye por "nombre y número IMO del buque". A continuación de dichas primeras líneas, se inserta la siguiente nueva línea "• Estado de abanderamiento del buque". En la tercera línea, "puerto de procedencia" se sustituye por "puerto de descarga". En la tercera línea del apartado b), la palabra "destino" se sustituye por "descarga". A continuación de la tercera línea de los apartados a) y b) se inserta la siguiente nueva línea "• distintivo de llamada".

* Convenio sobre el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías; conocido también como "Sistema armonizado". Este Convenio internacional entró en vigor el 1 de enero de 1988 y su objetivo es establecer un sistema de designación y codificación que deberán utilizar los servicios de aduanas cuando designen las mercancías o grupos de mercancías a los efectos de establecer las tarifas aduaneras y compilar datos estadísticos.

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

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

35 En la Norma 2.4.1, la frase "aceptarán la declaración de provisiones del buque" se sustituye por "aceptarán que la declaración de provisiones del buque esté".

36 En la Norma 2.5.1, la frase "aceptarán la declaración de efectos de la tripulación" se sustituye por "aceptarán que la declaración de efectos de la tripulación esté".

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

38 En la Norma 2.6.1, la primera enmienda no afecta al texto español. La línea "• lugar de procedencia" se sustituye por "• último puerto de escala". La primera línea de la lista se sustituye por "• nombre y número IMO del buque". Después de la primera línea se añade la nueva línea siguiente "• Estado de abanderamiento del buque". A continuación de dicha línea se inserta la siguiente: "• distintivo de llamada".

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

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

41 En la Práctica recomendada 2.7.3, la primera enmienda no afecta al texto español. En la lista, se añaden las dos nuevas líneas "• tipo de documento de identidad presentado por el pasajero" y "• número de serie del documento de identidad" después de "• lugar de nacimiento"; también se añade la nueva línea "• pasajero en tránsito o no" a continuación de la existente "• puerto y fecha de llegada del buque". La primera línea se sustituye por "nombre y número IMO del buque" y a continuación se inserta la nueva línea "• Estado de abanderamiento del buque", seguida de la línea "• distintivo de llamada".

42 En la Norma 2.7.5, la frase "aceptarán la lista de pasajeros fechada" se sustituye por "aceptarán que la lista de pasajeros esté fechada".

43 En la Norma 2.8.1, en la tercera línea de la lista, la palabra "nacionalidad" se sustituye por "Estado de abanderamiento" y a continuación de la primera línea se inserta la nueva línea "• distintivo de llamada".

44 La Norma 2.9 se modifica como sigue:

"2.9 **Norma.** Las autoridades públicas no exigirán ninguna declaración escrita con respecto a los objetos postales a la llegada y salida del buque, con excepción de la prescrita en el Convenio Postal Universal, si se presenta. En ausencia de dicho

documento, los objetos postales (número y peso) deberán consignarse en la declaración de carga."

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

D. Documentos a la salida

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

47 La Norma 2.12.3 se modifica como sigue:

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

F. Tramitación de documentos

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

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

G. Errores en los documentos: sanciones

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

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

51 En el título de esta sección se añade "personas rescatadas en el mar" como sigue:

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

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

"2.20 **Norma.** Las autoridades públicas recabarán la cooperación de los propietarios de buques a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala con el solo objeto de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras personas que requieran asistencia médica de urgencia, el capitán avise de

tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación posible, dando la información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate y de la identidad de las personas afectadas."

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

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

54 En la Práctica recomendada 5.3, el término "el correo" se sustituye por "los objetos postales" y a continuación de "expedición por mar" se añade "o importación".

55 La Práctica recomendada 5.5 se modifica como sigue:

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

B. Despacho de la carga

56 La Norma 5.7 se modifica como sigue:

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

57 A continuación de la Norma 5.7 se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.7.1:

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

58 Se suprime la actual Práctica recomendada 5.9.

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

60 A continuación de la Práctica recomendada 5.10 se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.10.1:

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

- a) el levante aduanero de mercancías, a condición de que se faciliten los datos necesarios para identificar las mercancías, determinar y evaluar con precisión los riesgos relativos a la salud, la seguridad y la protección, y completar posteriormente la declaración final de mercancías;
- b) el despacho aduanero de las mercancías en las instalaciones de los declarantes u otros lugares designados por las autoridades públicas competentes; y
- c) la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones efectuadas en un periodo determinado cuando sea la misma persona la que importe o exporte frecuentemente dichas mercancías."

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

62 En la Práctica recomendada 5.14, se sustituye la expresión "técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)" por "sistemas de intercambio electrónico de información".

63 A continuación de la Práctica recomendada 5.14 se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.14.1:

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

C. Contenedores y paletas

64 En la Norma 5.15, el término "importación" se sustituye por "admisión".

65 En la Norma 5.18, el término "importación" se sustituye por "admisión".

Capítulo 7 - Disposiciones diversas

C. Ayuda de emergencia

66 La Norma 7.8 se modifica como sigue:

"7.8 **Norma.** Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de los buques dedicados a:

- tareas de socorro en casos de desastre;
- el rescate de personas en peligro en el mar para brindarles un lugar seguro;
- la lucha contra la contaminación del mar o la prevención de dicha contaminación; o

- otras operaciones de emergencia destinadas a mejorar la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la población o la protección del medio marino."

Apéndice 1 - Impresos FAL de la OMI

67 Los impresos FAL de la OMI 1 a 7 se modifican según se indica a continuación:

"OMI - DECLARACIÓN GENERAL

		Llegada	Salida
1.1 Nombre y tipo del buque 1.2 Número IMO 1.3 Distintivo de llamada		2. Puerto de llegada/salida	3. Fecha y hora de llegada/salida
4. Estado de abanderamiento del buque	5. Nombre del capitán	6. Último puerto de escala/Próximo puerto de escala	
7. Certificado de matrícula (puerto; fecha; número)		8. Nombre y datos de contacto del agente del buque	
9. Arqueo bruto	10. Arqueo neto		
11. Situación del buque en el puerto (muelle o puesto de atraque)			
12. Pormenores someros referentes al viaje (puertos donde el buque ha tocado y va a tocar; subrayar puertos en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada)			
13. Descripción somera de la carga			
14. Número de miembros de la tripulación (incluido el capitán)	15. Número de pasajeros	16. Observaciones	
Documentos anexos (indíquese el número de ejemplares)			
17. Declaración de carga	18. Declaración de provisiones del buque		
19. Lista de la tripulación	20. Lista de pasajeros	21. Necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recepción de desechos y residuos	
22. Declaración de efectos de la tripulación*	23. Declaración marítima de sanidad*		

24. Fecha y firma del Capitán o del agente u oficial debidamente autorizados

Para uso oficial

OMI FAL
 Impreso 1

* A la llegada solamente.

MANIFIESTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

NÚMERO DE PÁGINA (por ej. 5 de 7)

(Según lo prescrito en las reglas 4.5 y 7-2.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, la regla 4 3) del Anexo III del MARPOL 73/78 y el párrafo 5.4.3.1 del capítulo 5.4 del Código IMDG)

NOMBRE DEL BUQUE
 REFERENCIA DEL VIAJE
 DISTINTIVO DE LLAMADA

NÚMERO IMO
 PUERTO DE CARGA

ESTADO DE ABANDERAMIENTO DEL BUQUE
 PUERTO DE DESCARGA

NOMBRE DEL CAPITÁN
 AGENTE MARÍTIMO

NÚMERO DE RESERVA/REFERENCIA	MARCAS Y NÚMEROS (Nº) DE IDENTIFICACIÓN DEL CONTENEDOR DEL CONTENEDOR N° DE MATRÍCULA DEL VEHÍCULO	NÚMERO Y TIPO DE BULTOS	NOMBRE OFICIAL DE TRANSPORTE	CLASE	Nº ONU	GRUPO DE EMBALAJE	RIESGO(S) SUBSIDIARIO(S)	PUNTO DE INFLAMACIÓN (en °C, c.c.)	CONTAMINANTE DEL MAR	MASA (kg) BRUTA/NETA	FEm	LUGAR DE ESTIBA A BORDO

FIRMA DEL AGENTE _____

FIRMA DEL CAPITÁN _____

LUGAR Y FECHA _____

LUGAR Y FECHA _____

OMI FAL
 Impreso 7"

ANEXO 2**APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ****ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN**

- 1 El texto actual del artículo 9 enmendado se sustituirá por el siguiente:

"Carácter público o privado de las sesiones

Artículo 9

El Comité podrá decidir celebrar sesiones públicas o privadas. A falta de una decisión en el sentido de hacer pública una sesión, ésta se celebrará en privado. Las sesiones de los órganos auxiliares del Comité se celebrarán en privado a menos que el Comité decida otra cosa en casos determinados.

No obstante lo anterior, y de conformidad con las Directrices relativas al acceso de los medios de comunicación a las reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares, adoptadas por la Organización, los medios de comunicación podrán asistir a las sesiones del Comité y de sus órganos auxiliares a menos que el Comité decida otra cosa. Las sesiones de los grupos de trabajo y de los grupos de redacción constituidos por el Comité y por sus órganos auxiliares se celebrarán en privado."

- 2 Se insertará el nuevo artículo 48 siguiente a continuación del artículo 47 actual:

"Invitación a expertos

Artículo 48

El Comité podrá invitar a cualquier persona cuyos conocimientos especializados considere de utilidad para su labor. Las personas invitadas en virtud del presente artículo no tendrán derecho de voto.",

y los artículos 48, 49, 50 y 51 pasarán a ser los artículos 49, 50, 51 y 52.

ANEXO 3**PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****Resolución A.[.....](24)**

**Aprobada el [...] [noviembre][diciembre] 2005
(Punto [...])**

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

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO que la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, celebrada en Londres entre el 9 y el 13 de diciembre de 2002 (la Conferencia SOLAS 2002), adoptó, entre otras cosas, las Medidas especiales para incrementar la protección marítima, que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (capítulo XI-2 del SOLAS), y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP),

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

RECORDANDO ADEMÁS que la Conferencia SOLAS 2002 adoptó también la resolución 8 sobre el incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la resolución 9 sobre el incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y que como respuesta la OIT y la Organización han elaborado el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos y la OMA ha elaborado el Marco de normas para facilitar y hacer más seguro el comercio,

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

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

TOMANDO NOTA, en especial, de que el Comité de Facilitación en su 31º y 32º periodos de sesiones deliberó sobre la revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (las Directrices) y que, durante el 32º periodo de sesiones del Comité de Facilitación, Colombia había presentado propuestas específicas sobre la revisión de las Directrices, que habían sido muy bien valoradas,

CONVENCIDA de la necesidad de armonizar las Directrices con las disposiciones del capítulo XI-2 del SOLAS y con las del Código PBIP y de revisar las Directrices de modo que reflejen las novedades en el marco de los esfuerzos realizados para prevenir y combatir el contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores,

RECONOCIENDO que la revisión de las Directrices debe hacerse de modo que el resultado final no constituya una duplicación de la disposiciones existentes del Código PBIP sino que las complemente y expanda, en el contexto de la prevención del tráfico ilícito de drogas y el control del desvío de productos químicos, cuando así proceda,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que una revisión amplia de las Directrices podría conllevar su sustitución completa y la necesidad de revocar asimismo la resolución A.872(20),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones presentadas por el Comité de Facilitación en su 32º periodo de sesiones.

1. SE MUESTRA DE ACUERDO en que es necesario revisar las Directrices, con carácter prioritario, y con miras a esto pide al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima que trabajen conjunta y rápidamente en la revisión de las Directrices;
2. AUTORIZA al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima a que adopten conjuntamente las enmiendas necesarias a las Directrices y a que les den publicidad mediante los medios apropiados;
3. DECIDE que, a partir de la fecha en que conjuntamente el Comité de Facilitación y el Comité de Seguridad Marítima adopten las enmiendas a las Directrices, se deberá considerar que se ha revocado la resolución A.872(20);

4. PIDE al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima que informen al respecto a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario;
5. INVITA a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales y a las no gubernamentales que tengan asignado carácter consultivo a participar activamente en la revisión de las Directrices.

ANEXO 4

FUNCIÓN, MISIÓN, DIRECCIÓN ESTRATÉGICA Y LABOR DEL COMITÉ

1 FUNCIÓN

Facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, documentos y formalidades exigidos para la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales.

Complementar la labor de otros órganos de la OMI, garantizando que se mantiene un equilibrio adecuado entre la labor de estos órganos y la necesidad de facilitar el tráfico marítimo internacional, teniendo presente el nuevo lema de la Organización, a saber "Una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios".

2 MISIÓN

Fomentar la facilitación del tráfico marítimo y elaborar medidas pertinentes para agilizar el tráfico marítimo internacional y evitar que los buques, las cargas las personas y los bienes que se encuentran a bordo sufran demoras innecesarias.

3 DIRECCIÓN ESTRATÉGICA Y LABOR

Estrategia 1 Fomentar una aceptación más generalizada del Convenio de Facilitación y la adopción de las medidas recogidas en el mismo a fin de contribuir a los esfuerzos y la labor del Comité destinados a implantar de forma universal las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

- 1 Elaborar un manual explicativo para lograr un mayor entendimiento de las normas y prácticas recomendadas del Convenio de Facilitación y fomentar la transferencia de las mejores prácticas entre países que son partes en el Convenio.
- 2 Revisar el Convenio de Facilitación para armonizar la terminología y las definiciones utilizadas en sus diferentes disposiciones y certificados con las de otros instrumentos de la OMI y normas del sector.
- 3 Mantener sometidas a un examen continuo las normas y prácticas recomendadas del Convenio de Facilitación a fin de determinar cuáles están obsoletas o podrían ser enmendadas para que tengan una aceptación más universal.
- 4 Determinar y buscar una solución a las causas que puedan ser un impedimento para un transporte marítimo eficiente, incluida la eliminación de medidas discriminatorias injustificadas y restricciones innecesarias.
- 5 Determinar posibles medidas en el ámbito de la asistencia técnica que se podrían adoptar para facilitar el tráfico marítimo internacional en los países en desarrollo.
- 6 Elaborar medidas y procedimientos de facilitación apropiados con respecto a la actuación con las personas rescatadas en el mar y a los polizones.

Estrategia 2 Garantizar que se mantiene un equilibrio apropiado entre las medidas para incrementar la protección marítima y las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

- 1 Examinar el Convenio de Facilitación para garantizar que las disposiciones relativas al despacho de buques, miembros de la tripulación, pasajeros, carga y equipaje son compatibles con las del capítulo XI-2 y las del Código PBIP.
- 2 Progresar en los aspectos de facilitación por lo que respecta a la elaboración e implantación de nuevas medidas de protección marítimas. En un primer momento, las cuestiones que habrán de abordarse, entre otras, serán:
 - .1 un modelo normalizado para la información sobre protección previa a la llegada;
 - .2 procedimientos de acceso, en la interfaz buque – puerto, para los funcionarios públicos y los proveedores de servicios que visitan un buque;
 - .3 procedimientos sobre protección relativos a las naves que prestan servicios en puertos;
 - .4 procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra;
 - .5 la documentación requerida por los pasajeros, especialmente los pasajeros en tránsito de cruceros, a fin de garantizar su paso por el puerto sin complicaciones;
 - .6 procedimientos para el despacho de la carga y el equipaje en una instalación portuaria; y
 - .7 medidas para la solución de los problemas planteados entre las instalaciones portuarias y los buques.

Estrategia 3 Fomentar el uso de tecnología de la información y de la comunicación con miras a impulsar de forma continua mejoras e innovaciones en la facilitación del tráfico marítimo.

- 1 Determinar las normas y soluciones de tecnología de la información y las comunicaciones que pueden ser de utilidad para las autoridades públicas a fin de facilitar los procedimientos de visita de los buques, su carga, tripulación y pasajeros.
- 2 Elaborar modelos para el intercambio electrónico de datos (IED) y soluciones de comercio electrónico, tal como se refleja en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico.

- 3 Señalar las tecnologías disponibles y elaborar, con el sector, medios prácticos destinados a demostrar y facilitar, cuando se requiera, modelos operacionales para las autoridades públicas y demás partes interesadas.
- 4 Fomentar el utilizar de manera más generalizada el concepto de ventanilla única para la información previa a la llegada, a fin de que un buque visitante pueda facilitar toda la información requerida por las autoridades públicas de un puerto mediante un único punto de entrada que sea seguro y fiable.
- 5 Estudiar la forma más adecuada de facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación, mediante soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica).
- 6 Determinar posibles medidas de asistencia técnica para expandir el uso de la tecnología de la información y el comercio electrónico en el ámbito del tráfico marítimo, especialmente en los países menos desarrollados.

Estrategia 4 Aumento de la cooperación y de la coordinación con otras organizaciones internacionales y partes interesadas, en las cuestiones relativas a la facilitación del tráfico marítimo.

- 1 Establecer un procedimiento periódico de consultas con los órganos pertinentes de las Naciones Unidas y las partes interesadas, prestando atención especial a:
 - .1 Asamblea General de las Naciones Unidas: prevención y represión de actos ilícitos en el mar o en puertos, desde el punto de vista de los aspectos relativos a la facilitación, en especial con respecto a la resolución 55/2 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas;
 - .2 CEE-ONU y CEFACT-ONU: facilitación del comercio y transmisión electrónica de información sobre cuestiones conexas;
 - .3 OMA: despacho de buques, personas y cargas; y cuestiones relacionados con la protección de la cadena de suministro; y
 - .4 ONUDD/OMA: prevención y control de cuestiones relacionadas con el tráfico ilícito de estupefacientes.

ANEXO 5**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL
ORDEN DEL DÍA DEL 33º PERIODO DE SESIONES**

Examen general e implantación del Convenio:

- .1 estado jurídico del Convenio;
- .2 información presentada sobre la aplicación de las diversas disposiciones del anexo del Convenio;
- .3 examen de las normas, prácticas recomendadas e impresos de facilitación del anexo del Convenio con respecto a los cuales los Gobiernos Contratantes han notificado diferencias;
- .4 armonización con otros instrumentos internacionales; y
- .5 elaboración de un manual explicativo del Convenio.

Examen y adopción de propuestas de enmienda 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 posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo
- .3 prestación de asistencia a los países en desarrollo con respecto a la aceptación e implantación de medios electrónicos para el despacho de buques
- .4 elaboración de mensajes para el IED para la transmisión de información relacionada con la protección
- .5 aplicación del concepto de ventanilla única

Aplicación de las Directrices del Comité

Prevención y represión de actos ilícitos en el mar o en los puertos:

- .1 piratería y robos a mano armada
- .2 migraciones ilegales
- .3 prevención y represión del tráfico ilícito de drogas

Medidas para incrementar la protección marítima: aspectos de facilitación.

Interfaz buque-puerto:

- .1 elaboración de un curso modelo de formación para el personal de amarre
- .2 dificultades en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG

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

- .1 implantación de los impresos modelo de facilitación normalizados de la OMI (1-7)

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

- .1 polizones
- .2 personas rescatadas en el mar.

Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI

- .1 lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo
- .2 acceso electrónico a los certificados y documentos de la OMI

Subprograma de cooperación técnica para la facilitación

Institucionalización del Comité de Facilitación

Relaciones con otras organizaciones

Programa de trabajo

Otros asuntos
