



COMITÉ DE FACILITACIÓN
35º periodo de sesiones
Punto 17 del orden del día

FAL 35/17
19 marzo 2009
Original: INGLÉS

INFORME DEL 35º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

Índice

Sección		Página
1	GENERALIDADES: ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	3
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	7
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO	7
4	EXAMEN GENERAL E IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO	9
5	MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	15
6	FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS	23
7	CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO E IMPRESOS DE FACILITACIÓN	35
8	PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN LOS PUERTOS Y EN EL MAR	38
9	PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL	39
10	INTERFAZ BUQUE-PUERTO	44
11	COOPERACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA	46
12	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	49
13	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	51
14	PROGRAMA DE TRABAJO	53
15	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010	55
16	OTROS ASUNTOS	55

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.



EL CAMBIO CLIMÁTICO:
un desafío también para la OMI

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN
- ANEXO 2 RESOLUCIÓN FAL.10(35): ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL
- ANEXO 3 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA: DIRECTRICES SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE
- ANEXO 4 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ESPAÑA
- ANEXO 5 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE AUSTRALIA
- ANEXO 6 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE MALTA
- ANEXO 7 PRIORIDADES TEMÁTICAS RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL PARA SU INCLUSIÓN EN EL PICT CORRESPONDIENTE AL BIENIO 2010-2011

1 GENERALIDADES: ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Secretario General inauguró, el 12 de enero de 2009, el 1º periodo de sesiones del Comité de Facilitación tras su institucionalización de conformidad con el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional. El periodo de sesiones se celebró del 12 al 16 de enero de 2009 bajo la presidencia del Sr. Charles Abela (Malta), el cual fue elegido por unanimidad para el puesto de Presidente para 2009 al comienzo del periodo de sesiones. Éste fue el 35º periodo de sesiones del Comité desde la primera reunión del Grupo especial de trabajo sobre facilitación, que tuvo lugar del 27 al 29 de septiembre de 1967, como órgano consultivo y asesor del Secretario General. El Comité celebró su 7º periodo de sesiones del 9 al 13 de abril de 1973, su primera reunión después de que el Consejo, el 24 de mayo de 1972, decidiera constituir un Comité de Facilitación como órgano auxiliar del Consejo para asumir también, entre otras, las funciones del Grupo especial de trabajo sobre facilitación.

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

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
ANGOLA	ITALIA
ARABIA SAUDITA	JAPÓN
ARGELIA	LIBERIA
ARGENTINA	LITUANIA
AUSTRALIA	MALASIA
BAHAMAS	MALTA
BAHREIN	MARRUECOS
BÉLGICA	MÉXICO
BELICE	NIGERIA
BRASIL	NORUEGA
CANADÁ	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
CUBA	PERÚ
CHILE	POLONIA
CHINA	PORTUGAL
CHIPRE	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA DE COREA
ECUADOR	REPÚBLICA DOMINICANA
EGIPTO	SAINT KITTS Y NEVIS
ESPAÑA	SINGAPUR
ESTADOS UNIDOS	SUDÁFRICA
ESTONIA	SUECIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	TAILANDIA
FILIPINAS	TONGA
FINLANDIA	TURQUÍA
FRANCIA	TUVALU
GHANA	UCRANIA
GRECIA	URUGUAY
INDIA	VANUATU
INDONESIA	VENEZUELA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	YEMEN

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

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

ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)

1.4 Así como observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)

COMISIÓN EUROPEA (CE)

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)

LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)

COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)

BIMCO

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

ICHCA INTERNATIONAL (ICHCA)

FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)

INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTOS (IHMA)

ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)

1.5 También asistió al periodo de sesiones el Sr. Neil F. Ferrer (Filipinas), Presidente del Comité de Seguridad Marítima.

Discurso de apertura

1.6 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General felicitó al Comité por la entrada en vigor de las **enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI**, las cuales tenían por objeto formalizar la institucionalización del Comité. A continuación señaló que, para dejar constancia de ello, el 7 de diciembre de 2007 el Gobierno de la República del Yemen depositó ante el Secretario General de las Naciones Unidas el instrumento de aceptación de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, con lo que el total de **aceptaciones**

expresas ascendía a los dos tercios de los Estados Miembros de la OMI necesarios para satisfacer las condiciones para la entrada en vigor. Esto había tenido lugar doce meses después, es decir, el 7 de diciembre de 2008, respecto de todos los Estados Miembros.

El Secretario General destacó que el Comité tiene un papel fundamental que desempeñar y una importante labor que realizar en el mundo globalizado en que vivimos, el cual, más que nunca, se caracteriza por una circulación más libre de personas y mercancías, así como por una prestación de servicios y un intercambio de información más amplios y desconocidos anteriormente. Con la reciente expansión del comercio en todo el mundo, ha aumentado de forma significativa la importancia del transporte marítimo como **medio y facilitador** principal del comercio mundial. Además, la globalización ha hecho el mundo más pequeño y, por tanto, más interdependiente e interconectado – las medidas adoptadas en un lugar repercuten en otros lugares, ya sea a escala regional o, incluso, mundial. Al igual que cualquier otro sector, el del transporte marítimo no puede aislarse de los efectos, positivos o negativos, de este tipo de **interconectividad**. La crisis financiera que hemos experimentado desde el verano boreal del año pasado ya está repercutiendo en la economía y está afectando a todos los sectores, lo cual está desencadenando temores de una recesión mundial que, de materializarse, también tendría graves repercusiones en determinados segmentos del sector del transporte marítimo. Un empeoramiento de la economía mundial también podría afectar a la eficacia del tráfico marítimo internacional, en especial, si condujera al restablecimiento de prácticas proteccionistas nacionales que obstaculizasen el comercio libre.

El Secretario General también se refirió a la propuesta de adopción de enmiendas al Convenio de Facilitación y a los puntos del orden del día del Comité que los grupos de trabajo examinarían exhaustivamente, incluidos los medios electrónicos para el despacho de buques y el manual explicativo del Convenio de Facilitación, así como a las novedades relacionadas con el concepto de ventanilla única y los demás temas que eran competencia del Comité.

El texto completo del discurso de apertura del Secretario General figura en el documento FAL 35/INF.8.

Observaciones del Presidente

1.7 Al dar las gracias al Secretario General, el Presidente acogió con satisfacción la información relativa a la entrada en vigor de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI y afirmó que tanto el Comité como sus grupos de trabajo tendrían muy en cuenta sus palabras de aliento, así como sus consejos y solicitudes, en el curso de sus deliberaciones.

Adopción del orden del día

1.8 El Comité adoptó el orden del día provisional que figura en el documento FAL 35/1/Rev.1 como orden del día del periodo de sesiones y tomó nota del calendario provisional (FAL 35/J/3) que serviría de guía durante el periodo de sesiones.

Adopción del Reglamento interior

1.9 El Comité tomó nota con gran satisfacción de que las condiciones para la entrada en vigor de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI (las enmiendas de 1991), relativas a la institucionalización del Comité de Facilitación, se cumplieron finalmente el 7 de diciembre de 2007 y de que, en consecuencia, las enmiendas entraron en vigor para todos los Miembros de la Organización el 7 de diciembre de 2008, lo cual implicaba que el Comité ya estaba totalmente

institucionalizado y al mismo nivel que los demás Comités. El Comité expresó su sincero agradecimiento a todos los que habían contribuido a que se alcanzara finalmente el número necesario de aceptaciones de las enmiendas de 1991.

1.10 El Comité recordó que en el artículo 50 del Convenio constitutivo de la OMI se estipula que "establecerá su Reglamento interior" y acordó que era necesario adoptar su Reglamento interior antes de proseguir con la reunión. A este respecto, el Comité examinó el proyecto de Reglamento interior que figura en el anexo del documento FAL 35/1/3 (Secretaría), el cual había preparado la Secretaría basándose en el proyecto de Reglamento interior que el Comité ha utilizado con carácter temporal. El Comité observó que el proyecto de Reglamento interior que estaba examinando era, en gran medida, el mismo que los reglamentos interiores de los demás comités y que sólo difería de éstos en las cuestiones específicas de las funciones y necesidades del Comité.

1.11 El Comité también recordó que el proyecto de reglamento interior fue examinado por primera vez en el FAL 21, en abril de 1992, tras la anterior adopción, en noviembre de 1991, por la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, de las enmiendas de 1991 mediante la resolución A.724(17). En abril de 1993 el FAL 22 llegó a un acuerdo, en principio, sobre el proyecto de reglamento interior que figuraba en el informe correspondiente a ese periodo de sesiones (FAL 22/19, anexo 6), el cual se distribuyó después a todos los Miembros mediante la circular FAL.3/Circ.164, para que lo examinaran a escala nacional y presentaran, de ser necesario, propuestas de enmiendas en el FAL 23.

1.12 El Comité recordó que en el FAL 23, en noviembre de 1994, había aprobado su proyecto de reglamento interior y acordado que se aplicaría con carácter temporal a sus reuniones futuras hasta que entraran en vigor las enmiendas de 1991, de lo cual tomó nota el C 73, en noviembre de 1994.

1.13 El Comité también recordó que en el FAL 31, en julio de 2004, tomó nota de la decisión del C 92, con respecto a la asistencia de los medios de comunicación a las reuniones de los órganos de la OMI y adoptó enmiendas al artículo sobre la publicidad a fin de armonizar el proyecto de reglamento interior que se utilizaba con las decisiones adoptadas por el C 92, de lo cual tomó nota el C 93, en noviembre de 2004.

1.14 El Comité recordó, además, que en el FAL 32, en julio de 2005, tomó nota de que el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), al adoptar enmiendas a sus reglamentos interiores relativas a la asistencia de medios de comunicación, habían adoptado un criterio levemente distinto en cuanto a la cuestión, y decidió armonizar la disposición correspondiente con el criterio adoptado por el MSC y el MEPC.

1.15 Asimismo, el FAL 32 tomó nota 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 que proporcionasen asesoramiento o conocimientos técnicos por escrito únicamente a través de la Secretaría, y de que solamente participasen en los periodos de sesiones, o en partes de los mismos, a los que hubieran sido invitados expresamente, sin derecho a intervenir en los debates ni a votar, había adoptado un nuevo artículo de su Reglamento interior, titulado "Invitación a expertos", y decidió adoptar un criterio similar. En consecuencia, el FAL 32 adoptó enmiendas al artículo sobre la publicidad e introdujo en el proyecto de reglamento interior un artículo nuevo sobre la invitación a expertos, de lo cual tomó nota el Consejo en su vigésimo cuarto periodo de sesiones extraordinario, celebrado en noviembre de 2005.

1.16 El Comité, tras tomar nota de que ninguno de los Miembros de la Organización había propuesto enmiendas al proyecto de reglamento interior del Comité de Facilitación que figuraba en el anexo del documento FAL 35/1/3 (Secretaría), y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 del Convenio constitutivo de la OMI, lo adoptó como Reglamento interior del Comité de Facilitación, el cual figura en el anexo 1.

1.17 La Secretaría informó de que durante 2009 publicaría una edición nueva del Volumen I de los Documentos Básicos, la cual, entre otras cosas, incluiría una versión refundida del Convenio constitutivo de la OMI que incorporaría, entre otras cosas, las enmiendas de 1991 y el Reglamento interior del Comité de Facilitación, en consonancia con la práctica observada para la publicación de los reglamentos interiores de los demás órganos de la Organización.

Elección de Vicepresidente para 2009

1.18 El Comité, al comienzo del periodo de sesiones, decidió aplazar la elección del Vicepresidente para 2009 y llevar a cabo la elección junto con las elecciones para los puestos de Presidente y Vicepresidente para 2010.

Verificación de poderes

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

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos FAL 35/2 (Secretaría), FAL 35/2/1 (Secretaría), FAL 35/2/2 (Secretaría), FAL 35/2/3 (Secretaría) y FAL 35/2/4 (Secretaría) en relación con los resultados de la labor de la vigésima quinta Asamblea, C 98, C/ES 24, C 100 y C 101; MSC 83 y MSC 84; MEPC 56 y MEPC 57; y TC 58 y MSC 84 sobre las cuestiones de interés para la labor del Comité; y decidió examinar las distintas cuestiones que justifiquen la adopción de medidas por el Comité en el marco de los correspondientes puntos del orden del día.

3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO

Examen de las propuestas de enmienda al Anexo del Convenio

3.1 El Comité recordó que en el FAL 34 aprobó propuestas de enmienda al Anexo del Convenio¹, con miras a adoptarlas en su actual periodo de sesiones (FAL 34/19, párrafos 4.2 a 4.21). El Comité también recordó las prolongadas deliberaciones que había mantenido acerca de estas propuestas en el FAL 33 y en el FAL 34.

3.2 El Comité recordó, además, que las propuestas de enmienda se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y los Gobiernos Contratantes² mediante la circular N° 2871, de fecha 28 de abril de 2008.

¹ Por *Convenio* se entiende el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado.

² Por *Gobiernos Contratantes* se entienden los Gobiernos Contratantes del Convenio.

3.3 El Comité examinó las propuestas de enmienda al Anexo del Convenio que figuran en el anexo del documento FAL 35/3 (Secretaría) y tomó nota de varias correcciones en la redacción. Dado que ninguno de los Gobiernos Contratantes planteó ninguna cuestión de fondo sobre las propuestas de enmienda, el Comité decidió proseguir con su adopción.

Constitución de un grupo de redacción

3.4 El Comité constituyó un Grupo de redacción sobre las enmiendas al Convenio, presidido por el Sr. C. Atalians (Chipre), y le encargó que, teniendo en cuenta las deliberaciones y decisiones pertinentes del Pleno:

- .1 preparase el texto definitivo de las enmiendas al Anexo del Convenio y el proyecto de resolución FAL conexas para su examen y adopción por el Comité; y
- .2 presentara su informe el jueves 15 de enero de 2009.

Adopción de enmiendas al anexo del Convenio

3.5 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FAL 35/WP.4), y sin deliberaciones al respecto el Comité, el 16 de enero de 2009, por unanimidad adoptó, mediante la resolución FAL.10(35), y de conformidad con el artículo³ VII 2) a), enmiendas al anexo del Convenio. El texto de la resolución FAL.10(35), junto con el texto de las enmiendas adoptadas adjuntas a la misma, figuran en el anexo 2.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas

3.6 El Comité decidió asimismo por unanimidad que las enmiendas mencionadas entrarían en vigor, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII.2 b) el 15 de mayo de 2010, a menos que, antes del 15 de febrero de 2010, un tercio como mínimo de los Gobiernos contratantes hayan notificado al Secretario General por escrito que no aceptan las enmiendas.

Instrucciones a la Secretaría

3.7 El Comité autorizó a la Secretaría a que introduciese las correcciones de estilo necesarias cuando prepare los textos auténticos y certificados de las enmiendas en los idiomas oficiales y en las traducciones oficiales, y a que ponga en conocimiento del Comité cualquier error u omisión que requiera que los Gobiernos Contratantes adopten medidas. El Comité autorizó asimismo a la Secretaría a mejorar la presentación y la configuración de los impresos de Facilitación de la OMI.

3.8 El Comité, al adoptar las antedichas enmiendas, tomó nota de que, como parte del examen general del Convenio, tendría que examinar las cuestiones señaladas por el Grupo de redacción (párrafos 6 a 9 del documento FAL 35/WP.4). A este respecto el Comité le encargó a la Secretaría que elaborase y distribuyera, para el FAL 36, una lista en la que se refundieran las antedichas cuestiones y las señaladas por el Grupo de trabajo sobre la elaboración de una manual explicativo del Convenio (punto 4 del orden del día) y por el Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques (punto 5 del orden del día).

³ Por *artículo* se entiende un artículo del Convenio.

Observaciones formuladas por el Presidente

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

4 EXAMEN GENERAL E IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO

Situación del Convenio

Adhesión al Convenio

4.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento FAL 35/INF.3[§] (Secretaría) y en particular de que, desde el FAL 34, Nicaragua, Sierra Leona, la República Unida de Tanzania y Panamá se habían adherido al Convenio el 4 de julio de 2007, el 10 de marzo de 2008, el 23 de julio de 2008 y el 1 de septiembre de 2008, respectivamente. Por lo tanto, el número de Gobiernos Contratantes, ascendía a 114, es decir, cuatro más de los que había cuando se celebró el FAL 34. El Comité señaló asimismo que en el sitio de la OMI en la Red (www.imo.org) figura la lista de los Gobiernos Contratantes.

4.2 El Comité manifestó su agradecimiento a los Estados Miembros que se habían adherido al Convenio, o habían asumido la sucesión, e instó a los que aún no lo habían hecho a que examinaran la conveniencia de adherirse lo antes posible, sobre todo teniendo en cuenta la reciente institucionalización del Comité, a fin de ayudar a la Organización en sus esfuerzos por fomentar una aceptación más amplia del Convenio y la adopción de las medidas recogidas en el mismo, y de ayudar al Comité en sus esfuerzos y labor para la implantación universal de medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

Implantación del Convenio

4.3 El Comité tomó nota del documento presentado por Venezuela (FAL 35/4/2) en el que se informa sobre los avances en la implantación del Convenio, en el plano jurídico y a nivel operativo, en el marco del sistema portuario nacional de Venezuela.

4.4 El Comité invitó a Venezuela a mantener al Comité informado de los avances e instó a todos los Gobiernos Contratantes a que faciliten al Comité, con objeto de compartirla con todos los Gobiernos Contratantes, información sobre la implantación del Convenio, y sobre cualquier problema al que puedan enfrentarse a este respecto.

Examen de las normas⁴ y prácticas recomendadas⁵ del anexo

4.5 El Comité recordó que en el FAL 29 se había convenido en examinar las normas y prácticas recomendadas con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes hayan notificado diferencias a fin de determinar si están obsoletas o si podían enmendarse para que resulten más aceptables a nivel mundial, y en establecer un mecanismo mediante el que se instaría a las Partes a revisar las diferencias que hayan registrado, así como otras medidas adoptadas para armonizar los requisitos y

[§] Vuelto a distribuir con la signatura FAL 35/INF.3/Rev.1

⁴ Por *normas* se entiende las normas que figuran en el anexo del Convenio.

⁵ Por *prácticas recomendadas* se entiende prácticas recomendadas que figuran en el anexo del Convenio.

procedimientos nacionales con los del Convenio; y había convenido en que sería conveniente reducir el número de diferencias y, para ello, reconoció que, en primer lugar era necesario recabar información actualizada de los Gobiernos Contratantes en cuanto a las discrepancias en la aplicación de las normas y la implantación de las prácticas recomendadas. Esto podría lograrse mediante el envío de un cuestionario a todos los Gobiernos Contratantes solicitándoles que actualizaran las diferencias notificadas y la implantación de las prácticas recomendadas.

4.6 Asimismo, el Comité recordó que en el FAL 30, tras confirmar la necesidad de elaborar el cuestionario y acordar que se enviara a todos los Estados Miembros, no sólo para abordar las diferencias registradas por los Gobiernos Contratantes sino también para averiguar los impedimentos que encuentran los Estados Miembros para ratificar el Convenio, se aprobó la circular FAL.3/Circ.184 sobre la Revisión de normas y prácticas recomendadas del Convenio de Facilitación, a la que se adjunta el cuestionario mencionado.

4.7 Tras distribuir la circular FAL.3/Circ.184, el Comité recordó que en el FAL 31 se había señalado que sólo 14 Estados Miembros y un miembro asociado habían respondido al cuestionario.

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

4.9 El Comité recordó asimismo que en el artículo VIII 1) se estipula que todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, documentos y formalidades para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dicha norma.

4.10 El Comité recordó además que en el artículo VIII 3) se insta a los Gobiernos Contratantes a que adapten en la medida de lo posible sus trámites, documentos o formalidades a las prácticas recomendadas y se les invita a que, tan pronto como hayan realizado esta adaptación, informen de ello al Secretario General.

4.11 El Comité recordó además que en el FAL 34 se había reconocido que en primer lugar era necesario recabar información actualizada de los Gobiernos Contratantes en cuanto a las discrepancias en la aplicación de las normas y la implantación de las prácticas recomendadas por ellos, y acordó pedir a los Gobiernos Contratantes que no hubiesen respondido al cuestionario que figura en el anexo de la circular FAL.3/Circ.184, que cumplimentasen y remitiesen a la Secretaría el cuestionario, que figura en la circular FAL.3/Circ.187, Examen de normas y prácticas recomendadas. El Comité recordó asimismo que en el FAL 34 había invitado a los Estados Miembros que no son Gobiernos Contratantes a cumplimentar y devolver el cuestionario que figura en la circular FAL.3/187 a fin de averiguar cuáles eran los obstáculos a los que se estaban enfrentando para adherirse al Convenio e instarles a que preparasen la legislación oportuna y, de ser necesario, a que pidiesen ayuda a la Organización para permitirles implantar las disposiciones del Convenio de forma efectiva.

4.12 Se informó al Comité de que, además de la información que se le había facilitado desde su último periodo de sesiones en el documento FAL 34/INF.2, desde el FAL 34 sólo se habían recibido tres respuestas al cuestionario distribuido en la circular FAL.3/Circ.187 y que estas respuestas procedían de Japón, Nueva Zelanda y Hong Kong (China).

4.13 Asimismo, desde el FAL 34 se habían recibido cuatro notificaciones de diferencias, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII. Habían presentado estas notificaciones:

- .1 Australia, en relación con las diferencias entre las prácticas de Australia con respecto a las listas de tripulación y las normas actuales 2.6.1 y 3.45. Esta notificación se distribuyó mediante la circular FAL.3/Circ.189; y
- .2 Rumania, Dinamarca y los Países Bajos en relación con las diferencias entre las disposiciones de determinadas normas y la legislación de la Comunidad Europea. Estas notificaciones se distribuyeron mediante las circulares FAL.3/Circ.190, 191 y 193 respectivamente.

4.14 El Presidente sugirió, con el apoyo del Comité, que ante la falta de documentos y la falta general de respuestas al cuestionario, parecía que había llegado la hora de examinar el Convenio en su totalidad, en especial habida cuenta de los avances recientes, como por ejemplo las enmiendas al Convenio SOLAS, en relación con el Código PBIP y los problemas que plantea el desembarco de personas rescatadas en el mar, migrantes ilegales, etc. Asimismo, teniendo presente la opinión de la Asamblea en relación con el logro de un equilibrio entre la protección y la facilitación, cabía plantearse si debería ampliarse el Convenio para que aborde problemas actuales tales como el permiso de tierra y otras cuestiones que han surgido en relación con la interfaz buque-tierra.

4.15 Varias delegaciones señalaron que al conferir a las disposiciones del Anexo del Convenio una mayor obligatoriedad, el Convenio podría realizar una contribución positiva para la mejora de la facilitación del tráfico y los viajes marítimos. Una delegación sugirió que podría ser necesario examinar y actualizar las disposiciones de los artículos VIII 1) y VIII 3) en relación con las notificaciones. Dos delegaciones observadoras sugirieron que podrían examinarse y actualizarse las disposiciones del Anexo del Convenio a fin de garantizar que se reduce la carga y que se armoniza con la labor realizada por órganos de la Organización acerca de cuestiones que quedan comprendidas dentro del ámbito de aplicación del Convenio.

4.16 El Comité acordó iniciar un examen general del Convenio a fin de garantizar que aborda debidamente las necesidades actuales y emergentes del sector del transporte marítimo, así como para actualizar sus disposiciones teniendo en cuenta por ejemplo, entre otras cosas, los avances en el ámbito de la transmisión de información y datos por medios electrónicos y el concepto de la ventanilla única. El Comité acordó asimismo que se llevase a cabo la labor conexas en el marco del punto del orden del día sobre el examen general y la implantación del Convenio y que al menos por el momento no era necesario introducir un punto específico del orden del día a este respecto.

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

Elaboración de un manual explicativo del Convenio

Antecedentes

4.18 El Comité recordó que en el FAL 30 se había examinado la elaboración de un manual explicativo del Convenio y que en el FAL 31 se había acordado que dicho manual podría ayudar a interpretar las disposiciones jurídicas del Convenio, dado que algunas de las mismas se consideran complejas, y a veces, difíciles de entender. Una explicación de las disposiciones y las mejores prácticas, que debería adoptar la forma de un manual práctico, podría contribuir a una comprensión mejor y, por lo tanto, a una mejora de la implantación del Convenio. En el FAL 31, tras señalar que el manual propuesto sería un documento de carácter general, que ofrecería interpretaciones de las normas y las prácticas recomendadas, el Comité se mostró de acuerdo en que el manual podría constituir un vínculo útil entre el Convenio y la elaboración de la legislación nacional pertinente. En el FAL 31 el Comité decidió asimismo que el manual propuesto debía ser sencillo y acordó que no era necesario seguir el procedimiento habitual de enmiendas del Convenio. En el FAL 31 se acordó asimismo que en la elaboración de dicho manual se tendrían en cuenta los siguientes principios rectores:

- .1 fomentar y mejorar la implantación del Convenio;
- .2 incorporar explicaciones de las normas y prácticas recomendadas con miras a simplificar su posible implantación mediante la prestación de asesoramiento técnico y la indicación de las mejores prácticas;
- .3 contribuir a un mejor entendimiento de los principios subyacentes del Convenio y promover así su implantación;
- .4 ayudar a los Gobiernos contratantes en la preparación de su legislación nacional y de otros instrumentos reglamentarios; y
- .5 no tener carácter vinculante para los Gobiernos contratantes ni implicar obligaciones jurídicas.

4.19 El Comité recordó que se había proseguido con la elaboración del manual durante cada uno de los periodos de sesiones transcurridos desde el FAL 31, y que en el FAL 34 había avanzado en la cuestión mediante la labor realizada por el Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio que, entre otras cosas, prosiguió con la elaboración del manual y preparó un documento de trabajo (FAL 35/4 (Secretaría)), en el que se refundió la labor realizada hasta el fin del FAL 34.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

4.20 El Comité recordó que en el FAL 34 se volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del manual explicativo del Convenio; tomo nota de la labor realizada en el lapso interperiodos; y aprobó, en general, el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 35/4/1 (Países Bajos, en nombre del Grupo de trabajo por correspondencia)).

4.21 La República Islámica del Irán (FAL 35/4/3) facilitó información que consistía en datos estadísticos recopilados a partir de gente de mar en relación con complejos trámites impuestos por funcionarios portuarios en numerosos países; en especial, en los terminales de los buques

tanque. La República Islámica del Irán formuló observaciones sobre las medidas de cumplimiento adoptadas por algunos Estados y sobre el establecimiento de un organismo centralizado en los Estados Miembros, que podría ocuparse de los trámites y realizarlos en nombre de las autoridades locales, así como sobre la introducción de una persona jurídica que lleve a cabo las inspecciones programadas para garantizar el cumplimiento en lo que respecta al Convenio, y que aborde asimismo los casos de incumplimientos por buques/autoridades locales.

Constitución de un grupo de trabajo

4.22 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre la elaboración de un manual explicativo del Convenio, presidido por el señor E. Broekema (Países Bajos), y le encargó que teniendo en cuenta las deliberaciones y decisiones del Pleno:

- .1 continuase con la elaboración de un manual explicativo del Convenio, basándose en los documentos FAL 35/4 y FAL 35/4/1 y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el documento FAL 35/4/3;
- .2 señalara las cuestiones pendientes para la ultimación de la elaboración de la primera versión del manual explicativo del Convenio y elaborase el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia, para que prosiguiera la labor en el lapso interperiodos con vistas a ultimarla para el FAL 36; y
- .3 presentara su informe el jueves 15 de enero de 2009.

Examen del informe del Grupo de trabajo

4.23 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 35/WP.2), el Comité lo aprobó en términos generales y adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 tomó nota de los avances realizados en relación con la elaboración del manual explicativo del Convenio, y de la situación respecto de la redacción de las diversas secciones (FAL 35/WP.2, párrafo 4);
- .2 tomó nota de las disposiciones propuestas para adelantar en la labor durante el lapso interperiodos y, a este respecto, volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del manual explicativo del Convenio bajo la coordinación de los Países Bajos*, con el mandato que figura en el párrafo 4.2.4;
- .3 tomó nota de la opinión del Grupo sobre las disposiciones de las normas 2.20, 3.20 y 3.23, que pareciesen estar obsoletas (FAL 35/WP.2, párrafos 6 y 7);

* **Coordinador:**

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

- .4 invitó a los Gobiernos Contratantes a que presentasen propuestas sobre otras disposiciones que parezcan estar obsoletas, en el contexto del propuesto examen exhaustivo del Convenio (FAL 35/WP.2, párrafo 6);
- .5 se mostró de acuerdo con la recomendación del Grupo de sustituir la nota a pie de página relativa a la Práctica recomendada 3.11.2 (FAL 35/WP.2, párrafo 5);
- .6 observó que el Grupo consideró que las notas del anexo del Convenio debían trasladarse al manual explicativo del Convenio, en el contexto del propuesto examen exhaustivo del Convenio (FAL 35/WP.2, párrafo 9);
- .7 tomó nota de las observaciones del Grupo en relación con las medidas de control aplicables por las autoridades nacionales (FAL 35/WP.2, párrafo 10);
- .8 tomó nota de las observaciones del Grupo sobre las definiciones (FAL 35/WP.2, párrafo 11);
- .9 tomó nota de las opiniones del Grupo sobre la publicación del manual explicativo del Convenio en un formato electrónico en el que se recojan el Convenio y el manual explicativo (FAL 35/WP.2, párrafo 12); y
- .10 tomó nota de la opinión del Grupo de que determinadas normas y prácticas recomendadas no requieren explicaciones (FAL 35/WP.2, párrafo 15).

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del manual explicativo del Convenio

4.24 El Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del manual explicativo del Convenio, basándose en la labor realizada hasta la fecha, y teniendo en cuenta la necesidad de coordinar sus tareas con las del Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques⁶, debería:

- .1 continuar y ultimar la elaboración de un manual explicativo del Convenio, teniendo presente que el manual debería basarse en las normas y prácticas recomendadas y en los impresos FAL de la OMI que sean aplicables cuando entren en vigor⁷ las enmiendas de 2009 al anexo del Convenio, con el objetivo de:
 - .1 fomentar y mejorar la implantación del Convenio;
 - .2 incluir explicaciones de las normas y las prácticas recomendadas con objeto de facilitar su posible implantación, facilitando asesoramiento técnico y subrayando las mejores prácticas;

⁶ Al Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques se le encargó que elaborase definiciones de los elementos pertinentes a los datos con respecto a los impresos FAL de la OMI 1 a 7, incluidos los formatos de las entradas conexas, en el entendimiento del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del manual explicativo del Convenio llevará a cabo una labor similar.

⁷ Se espera que las enmiendas de 2009 al anexo del Convenio entren en vigor el 15 de mayo de 2010 y está previsto, provisionalmente, que el FAL 36 tenga lugar del 26 al 30 de abril de 2010.

- .3 dar lugar a un mejor entendimiento de los principios subyacentes del Convenio y fomentar su implantación;
 - .4 ayudar a los Gobiernos Contratantes en la preparación de su legislación nacional y de otros instrumentos normativos;
 - .5 no ser vinculante para los Gobiernos Contratantes ni conllevar ninguna obligación jurídica;
 - .6 tener en cuenta las disposiciones pertinentes del anexo 9 –Facilitación– del Convenio sobre aviación civil internacional (Chicago 1944), el Convenio de Kyoto revisado sobre procedimientos aduaneros y otras recomendaciones pertinentes de la CEPE;
- .2 presentar un informe en el FAL 36, que contenga la versión definitiva del manual explicativo.

5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

Revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico y elaboración de mensajes EID para la transmisión de información relacionada con la protección

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

5.1 El Comité recordó que en el FAL se volvió a constituir un Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques (Grupo de trabajo por correspondencia) y que se le pidió que:

- .1 supervisara la presentación de los elementos de datos electrónicos necesarios para acomodar la información relacionada con la protección que figura en la circular MSC/Circ.1130: Orientaciones para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto, a los órganos pertinentes de CEFACT/Naciones Unidas, e informará al Comité en consecuencia; y
- .2 examinará y finalizará el proyecto de compendio revisado sobre facilitación y comercio electrónico (el Compendio) para su examen con miras a su adopción durante el actual periodo de sesiones, tomando en consideración la lista en la que se identifican las cuestiones que requieren atención y los resultados de la labor del MSC y otras organizaciones tales como la OMA y CEFACT/Naciones Unidas (Grupos de trabajo TBG 3 y TBG 4).

5.2 El Grupo de trabajo por correspondencia en su informe (FAL 35/5 (Estados Unidos en nombre del Grupo de trabajo por correspondencia)) describió la labor realizada. En el anexo 1 del documento se explican las enmiendas al Compendio. En el anexo 2 se indican las enmiendas propuestas al Convenio a fin de garantizar la coherencia continua con el Compendio. En el anexo 3 se muestra el Compendio revisado, con los cambios propuestos, incluidos los pasos para lograr un mensaje de intercambio electrónico de datos (EID) para transmitir información relacionada con la seguridad de conformidad con la circular MSC/Circ.1130. En el anexo 4 se

indican las solicitudes de mantenimiento de datos, presentadas por los Estados Unidos, con respecto a la información relacionada con la protección, y un cuadro con los resultados del examen de la OMA y de CEFACT/Naciones Unidas.

5.3 La ICS (FAL 35/5/3) facilitó observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques; reiteró la necesidad de adoptar medidas con miras a la facilitación; y sugirió algunos ajustes de menor entidad para perfeccionar las propuestas del Grupo de trabajo por correspondencia en relación con la enmienda del Convenio y el Compendio.

5.4 El Comité recordó que en el FAL 31 se acordó no hacer obligatorio un impreso para transmitir la información relacionada con la protección que un Gobierno contratante del Convenio SOLAS puede pedir a un buque que transmita de conformidad con la regla XI-2/9.2.1 y, al respecto acordó elaborar un conjunto normalizado de datos mínimos que se podría pedir que los buques transmitan con antelación a su entrada a puerto. El Comité también recordó que éste enfoque había sido refrendado por el MSC 79, el cual elaboró y llegó a un acuerdo con respecto al conjunto normalizado de datos y lo divulgó mediante la circular MSC/Circ.1130.

5.5 El Comité también recordó que el MSC 79 le comunicó en el FAL 32 que, si bien el conjunto de datos normalizados que figura en la circular MSC/Circ.1130 estaba sujeto a examen y enmienda por el MSC, el Comité debería examinar la conveniencia de dar comienzo a la elaboración de un mensaje de intercambio electrónico de datos (mensaje EID para información relacionada con la protección) que sería adoptado conjuntamente por el MSC y el Comité, para su inclusión en el Compendio, a través del cual el conjunto normalizado de datos pudiera transmitirse electrónicamente.

5.6 El Comité recordó que su intención original era que la labor de revisión se ultimase durante el actual periodo de sesiones. No obstante la inclusión del mensaje EID sobre información relacionada con la protección exige: (1) la asignación de códigos de datos en el sistema de mensajes electrónicos CEFACT/Naciones Unidas; y (2) la adopción conjunta por el MSC del mensaje EID sobre información relacionada con la protección. Como resultado, era obvio que la ultimación de la revisión del Compendio durante el actual periodo de sesiones no era posible y que esta cuestión debería remitirse al MSC 86, para que mostrara su conformidad, en tanto en cuanto respecta al mensaje EID sobre información relacionada con la protección, y posteriormente volverla a examinar durante el próximo periodo de sesiones del Comité. Asimismo, todos los cambios en los impresos FAL, que se resumen en el anexo 2 del documento FAL 35/5, debería reflejarse en los impresos FAL que figuran en el apéndice 1 del anexo del Convenio, y esto exigiría la adopción de las enmiendas pertinentes. Esto ha de ser propuesto por un Gobierno Contratante, con la suficiente antelación al próximo periodo de sesiones, de forma que pueda ser examinado con miras a su adopción en el FAL 36. Asimismo, a fin de garantizar la coherencia del Compendio revisado éste debería empezar a utilizarse en la fecha en que entren en vigor las enmiendas conexas al anexo del Convenio.

5.7 El Comité, a la vista del hecho de que se prevé que las enmiendas que se le invitará a adoptar en el marco del punto 3 del orden del día entraran en vigor el 15 de mayo de 2010, reafirmó su anterior decisión de que la utilización del Compendio revisado debería dar comienzo en la misma fecha y que el contenido del Compendio deberá corresponderse con las provisiones del anexo del Convenio, tal como estén redactadas el 15 de mayo de 2010.

5.8 El Comité, tras tomar nota de que cinco Estados que son Gobiernos Contratantes no son Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y que 49 Estados que son Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 no son Gobiernos Contratantes, convino en que la introducción en el anexo del Convenio de disposiciones destinadas a la transposición de lo dispuesto en la regla XI-2.9.2.1 del Convenio SOLAS y en los párrafos B/4.37 a B/4.40 del Código PBIP a las disposiciones del Convenio, de forma coherente con las propuestas conexas del Grupo de trabajo por correspondencia con respecto a la adopción de enmiendas al anexo del Convenio en relación con las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección, estaba creando complicaciones y que por lo tanto, no se debería seguir examinando la cuestión.

5.9 El Comité, tras observar que la propuesta del Grupo de trabajo por correspondencia relativa a la inclusión en el impreso FAL 1 sobre Declaración general de una página 2 opcional para permitir la transmisión en papel de información relacionada con la protección contradecía decisiones anteriores del Comité y que el MSC 79 no había prescrito un impreso para transmitir la información relacionada con la protección sino simplemente un conjunto de datos, acordó que esta cuestión no había de seguir examinándose.

5.10 El Comité llegó a la conclusión de que este enfoque limitaba el número de enmiendas resultantes al Convenio que es necesario adoptar en esta fase con miras a garantizar la coherencia entre el Convenio y el Compendio revisado. A este respecto el Comité acordó que no había nada que impidiese la elaboración de un impreso en papel, en una fase posterior, si surgiese una necesidad imperiosa y el MSC, que es el órgano competente para cuestiones relacionadas con el Convenio SOLAS 1974, así lo decidiese y se alcanzase un entendimiento entre el Comité y el MSC acerca de cómo deberían abordarse las cuestiones, tal como se hace en la actualidad entre el MSC y el MEPC con respecto a cuestiones que están reglamentadas, por ejemplo, en el marco del Convenio SOLAS 1974 y el Convenio MARPOL 73/78.

5.11 El Comité tomó nota de que parte de la terminología utilizada en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia en relación con el mensaje EID sobre información relacionada con la protección no pareciese coherente con la regla XI-2/9 Convenio SOLAS; los párrafos B/4.37 a B/4.40 del Código PBIP y la Circular MSC/Circ.1130 y convino en que esta cuestión debería examinarse.

Constitución de un Grupo de trabajo

5.12 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques, bajo la presidencia del Sr. K. Itoh (Japón), y le pidió (véase también el párrafo 5.26) que, tomando en consideración las deliberaciones y decisiones del Pleno, tuviese a bien:

- .1 elaborar un proyecto definitivo de propuesta de Compendio revisado partiendo del anexo 3 del documento FAL 35/5, para su aprobación por el Comité y posterior presentación por la Organización a la OMA, al CEFAC/Naciones Unidas (Grupo de trabajo TBG) y a otras organizaciones para que presenten observaciones y, a este respecto, asegurarse de que:
 - .1 las normas y prácticas recomendadas que puedan citarse en el Compendio, y los formularios FAL de la OMI a los que se haga referencia, o que han de utilizarse, sean los que hayan de emplearse cuando las enmiendas al

Convenio, que están siendo examinadas por el Comité con miras a su adopción en el marco del punto 3 del orden del día, entren en vigor; y

- .2 la terminología utilizada en relación con el mensaje IED sobre información relacionada con la protección, es coherente con las disposiciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, los párrafos B/4.37 a B/4.40 del Código PBIP y la circular MSC/Circ.1130;
- .2 determinar cuestiones relativas a los medios electrónicos para el despacho de buques con respecto a las cuales se ha de avanzar con miras a la consecución de la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité y, de ser necesario, elaborar un mandato para que un grupo de trabajo por correspondencia dé comienzo a la labor en el lapso interperiodos; y
- .3 informar al pleno el jueves 15 de enero de 2009.

Examen del informe del Grupo de trabajo

5.13 Tras haber recibido el informe del Grupo de trabajo (FAL 35/WP.3[§]), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 se mostró de acuerdo en que la información relativa a la protección podría transmitirse a través del mensaje EDIFACT de las Naciones Unidas relativo a la notificación y transporte para aduana (CUSREP) o el mensaje sobre la gestión del ataque (BERMAN, versión 2) y a este respecto tomó nota de que la declaración general podría transmitirse a las autoridades aduaneras, de guardacostas y a otras, y podría transmitirse de manera separada un segundo mensaje opcional CUSREP que incluya información relativa a la protección, a los funcionarios debidamente autorizados a los que se hace referencia en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS (FAL 35/WP.3, párrafo 14.1);
- .2 decidió no informar al MSC con respecto a la opción entre CUSREP y BERMAN dado que la labor al respecto todavía estaba en curso y la eventual elección no influía en las decisiones conexas del MSC, que el cual ha invitado al Comité a elaborar un mensaje para la transmisión electrónica de información relativa a protección (FAL 35/WP.3, párrafo 14.1);
- .3 tomó nota de la recomendación relativa al número de la OMI de identificación de la compañía como parte de la información relativa a protección; dio su visto bueno, a la vista del hecho de que las enmiendas conexas al Convenio SOLAS 1974 habían entrado en vigor y con independencia de que el MSC tenga que enmendar el conjunto de datos contemplados en la circular MSC/Circ.1130, a que el número de la OMI de identificación de la compañía haya de incluirse en el mensaje electrónico para la transmisión de la información relacionada con la protección que estaba siendo elaborado. A este respecto, el Comité convino en invitar al MSC a que adoptase las enmiendas necesarias a la circular MSC/Circ.1130 (FAL 35/WP.3, párrafo 14.2);

[§] Vuelto a distribuir con la signatura FAL 35/WP.3/Rev.1).

- .4 aprobó, a reserva de cambios en la redacción que introduzca la Secretaría en el entendimiento de que era necesario incorporar las enmiendas de 2009 en el anexo del Convenio, la Parte I de la propuesta de proyecto de compendio de la OMI revisado sobre facilitación y comercio electrónico y acordó que debería remitirse a la OMA, CEFACT/Naciones Unidas (Grupo de trabajo TBG) y a otras organizaciones para que presenten observaciones al respecto (FAL 35/WP.3, párrafo 14.3 y anexo);
- .5 acordó que, en esta fase, la Parte II sobre la transmisión electrónica de información relativa a la protección, de la propuesta de proyecto de compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico representaba, tal como figura en el anexo del documento FAL 35/WP.3, un concepto y una labor en curso (FAL 35/WP.3, párrafo 14.3 y anexo);
- .6 tomó nota de las observaciones presentadas por el Grupo de trabajo respecto de la utilización de las expresiones "puerto de carga" y "puerto de descarga" en algunos de los impresos FAL (FAL 35/WP.3, párrafos 12 y 14.6); y
- .7 volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los medios electrónicos para el despacho de buques, coordinado por los Estados Unidos* y con el mandato que se dispone en el párrafo 5.14 (FAL 35/WP.3, párrafo 14.7).

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

5.14 El Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques, partiendo de la labor realizada hasta el momento y tomando en consideración la necesidad de coordinar la labor con la desarrollada por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un manual explicativo del Convenio⁸:

- .1 examinará el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (el Compendio) tal como lo apruebe el Comité (véanse los párrafos 5.13.4 y 5.13.5) y determinará cualquier cuestión que sea necesario corregir y elaborará de las propuestas pertinentes, tomando en consideración, entre otras cosas, la necesidad de armonizar las disposiciones del Compendio con las correspondientes del Convenio, incluidas las enmiendas de 2009 al Anexo del Convenio y la necesidad de asegurar la coherencia en la terminología utilizada en el mensaje electrónico para la transmisión de información relacionada con la protección con la

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

⁸ Al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un manual explicativo del Convenio se le ha pedido que elaborase definiciones, cuando sea necesario, con respecto a los elementos relativos a los datos en relación a cada uno de los impresos FAL de la OMI 1 a 7, incluido el formato de las correspondientes entradas, partiendo de la base de que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los medios electrónicos para el despacho de buques realice una labor similar.

- terminología utilizada en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, el Código PBIP y la circular MSC/Circ.1130;
- .2 de ser necesario, como resultado de la labor realizada de conformidad con lo señalado en el subpárrafo .1, elaborará y presentará las solicitudes de gestión de datos necesarias (por ejemplo, cambios en la estructura del mensaje, solicitud de nuevo código y solicitud de nuevo segmento) al Foro CEFACT/Naciones Unidas, en consulta con la OMA y el Grupo de trabajo TBG4, en relación con los mensajes pertinentes a aduanas;
 - .3 examinará la disposición y estructura del Compendio y determinará cualquier cambio en el mismo que pudiera facilitar su consulta;
 - .4 elaborará definiciones de los elementos de datos para cada uno de los impresos FAL 1 a 7, incluido el formato pertinente de las entradas conexas; y
 - .5 preparará un informe para el FAL 36.

Posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo y la cooperación entre los Estados Miembros

5.15 El Comité tomó nota, con interés, de la información facilitada por Brasil (FAL 35/INF.5) sobre un proyecto acometido en los puertos brasileños con la intención de crear un puerto sin papel. El proyecto de puertos sin papel tiene como objetivo integrar todos los sistemas de información que sean del caso y fomentar el intercambio electrónico de datos, y la normalización de los documentos y procedimientos con miras a reducir los costos y la burocracia.

5.16 El Comité pidió al Brasil que lo mantuviese informado de los avances al respecto e instó a todos los Estados Miembros a que compartieran sus experiencias con el Comité por lo que respecta a proyectos similares.

La utilización del concepto de ventanilla única

Actividades de los Estados Miembros

5.17 El Comité recordó que en el FAL 32, la República de Corea, con miras a simplificar, normalizar y hacer un uso eficaz de la información sobre la llegada/salida por medio de medios electrónicos presentó un sistema de ventanilla única basado en XML, que hacía posible automatizar y simplificar las formalidades relativas al despacho por medio de la posibilidad de volver a utilizar la información, y que el Comité invitó a la República de Corea a que presentase información adicional en el FAL 33.

5.18 El Comité también recordó que en el FAL 33 se examinó un documento presentado por la República de Corea en el que se proponía un modelo de colaboración ebXML para un sistema de ventanilla única basado en XML, con miras a simplificar las formalidades pertinentes al despacho, y que invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones a que examinasen la posibilidad de aprovechar el modelo de colaboración ebXML; e invitó a la República de Corea a que le mantuviese informado sobre las actualizaciones al respecto y las novedades en este campo.

5.19 El Comité también recordó que en el FAL 34 se examinó un documento presentado por la República de Corea en el que se propuso un sistema de apoyo UNEDocs a la ventanilla única que integra el concepto de UNEDocs de la CEFAC/Naciones Unidas en el modelo de colaboración ebXML de ventanilla única para el transporte marítimo presentado por la República de Corea durante su 33º periodo de sesiones, e invitó a la República de Corea a que lo mantuviese informado de las actualizaciones pertinentes al respecto y las novedades en este campo.

5.20 El Comité tomó nota con interés de la información facilitada por la República de Corea (FAL 35/5/1), que actualiza la información anteriormente facilitada en el FAL 34 con respecto a las prácticas de UNEDOCs. El documento utiliza modelos de datos UNEDocs a través de un ejemplo haciendo uso del mensaje de declaración general, impreso FAL 1, y muestra cómo se realiza la transposición de un documento electrónico transmitido a un archivo formateado en UNEDocs. La República de Corea opinó que haciendo uso del sistema propuesto era posible presentar una declaración a múltiples organizaciones o países haciendo uso de un único envío de datos electrónicos a través de la ventanilla única y del concepto UNEDocs, debido a que los usuarios pueden generar datos en diversos formatos haciendo uso del sistema propuesto.

Propuesta de elaboración de directrices para establecer un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo

5.21 La República de Corea (FAL 35/5/2) informó de que el sistema de ventanilla única permite que se formule una declaración presentando documentos conexos o los datos correspondientes una sola vez y en un punto único. La República de Corea señaló que si bien la CEFAC/Naciones Unidas elaboró y publicó la recomendación número 33 sobre el establecimiento de una ventanilla única, y algunos países y organizaciones regionales han comenzado a examinar la posibilidad de establecer una ventanilla única, todavía no se contaba con directrices normalizadas internacionales para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo, especialmente en lo que respecta al despacho de buques. Como resultado, la República de Corea propuso la elaboración de directrices acerca de cómo establecer y hacer funcionar un sistema de ventanilla única en cada organización/autoridad marítima de un país, basándose en los documentos que anteriormente había presentado (FAL 31/INF.3, FAL 32/5/3, FAL 33/5/2 y Corr.1 y FAL 34/5/1), con miras a mejorar y contribuir a la gestión eficaz de la llegada/salida de los buques y la manipulación de la carga, en especial en los países donde aún no se ha establecido el sistema.

5.22 El Comité recordó que la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité, entre otras cosas, disponen que el Comité debe fomentar el uso de la tecnología de la información y de la comunicación para mantener una mejora continua e innovación en la facilitación del tráfico marítimo y, en especial, fomentar un uso más amplio del concepto de ventanilla única para la información previa a la llegada a un puerto a través de un punto único, permitir que toda la información que las autoridades públicas exigen a un buque que visita un puerto se facilite a través de un punto único, que este protegida y sea fiable; examinar la forma más apropiada de facilitar el proceso del despacho de un buque, su carga, pasajeros y tripulación mediante el uso de soluciones de la tecnología de la información; y determinar posibles medidas en el campo de la asistencia técnica para ampliar el uso de la tecnología de la información y el comercio electrónico en el campo del tráfico marítimo, en especial en los países en desarrollo.

5.23 El Presidente sugirió que la propuesta de la República de Corea sobre la elaboración de directrices para el establecimiento del sistema de ventanilla única en el transporte marítimo pareciese estar en el contexto de la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité, dado que fomenta la consecución de los objetivos del Comité en tanto y en cuanto tales

directrices tomen en consideración, y se basan, en las normas y recomendaciones existentes elaboradas por ejemplo, por la CEFACT/Naciones Unidas, la OMA y la ISO y fundamentalmente se usen por quienes vayan a acometer seguidamente el establecimiento de un sistema de ventanilla única.

5.24 El Comité debatió varios aspectos de las directrices propuestas y acordó que la Organización no debía duplicar la labor que estaban llevando a cabo otras organizaciones tales como CEFACT/Naciones Unidas, OMA, ISO o CEAP en relación con el concepto de ventanilla única, sino que debería elaborar directrices únicamente para el sector marítimo, basándose en las normas, recomendaciones y directrices internacionales existentes.

5.25 El Comité invitó a la República de Corea a que lo continuase manteniendo informado sobre las actualizaciones pertinentes y las novedades en este campo.

Constitución de un grupo de trabajo

5.26 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques (véase el párrafo 5.12) que elaborase un mandato para un grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para el establecimiento del sistema de ventanilla única en el transporte marítimo y, si era posible, una lista de cuestiones que debían ser abordadas por tales directrices y que informase al pleno el jueves 15 de enero de 2009.

Examen del informe del Grupo de trabajo

5.27 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 35/WP.3[§]), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 aprobó la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para establecer un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo, coordinado por Brasil* y con el mandato dispuesto en el párrafo 5.28 (FAL 35/WP.3, párrafo 14.4); y
- .2 invitó a los Estados Miembros que habían adoptado, o estaban en el proceso de adoptar, el concepto de ventanilla única a que compartieran sus conocimientos y experiencia con el Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 35/WP.3, párrafo 14.4).

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

5.28 El Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para establecer un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo debería:

[§] Vuelto a distribuir con la signatura FAL 35/WP.3/Rev.1.

^{*} **Coordinador:**

Luis Fernando Resano
Coordinación de la política marítima nacional, Brazilian Naval Staff
Esplanada dos Ministérios Bloco N° 5 Andar
Brasil 70710 500
Teléfono: 5561 34113738
Móvil: 5561 81327815
Correo electrónico: luis.resano@planalto.gov.br

- .1 elaborar un primer proyecto de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo tomando en consideración las normas, directrices y recomendaciones existentes, y basándose en las mismas, adoptadas por ejemplo por CEFACT/Naciones Unidas, la OMA y la ISO, en el entendimiento de que las directrices serían utilizadas fundamentalmente por quienes de ahora en adelante vayan a asumir la tarea de implementar un sistema de ventanilla única, y garantizar la compatibilidad y coherencia con otros modos de transporte;
- .2 preparar un índice en el que se incluyan las normas, directrices y recomendaciones conexas sobre el concepto de ventanilla única adoptado por la CEFACT/Naciones Unidas, la OMA y la ISO, así como por otros organismos internacionales y organizaciones regionales, además de las novedades actuales al respecto;
- .3 elaborar un resumen de las lecciones aprendidas por los Estados Miembros que han adoptado, o tienen el proyecto de adoptar, un sistema de ventanilla única; y
- .4 presentar un informe para que sea examinado en el FAL 36.

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

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

6.1 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos para que los examinara y que no se habían planteado ni examinado cuestiones en relación con este subpunto.

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

Casos de polizonaje

6.2 El Comité tomó nota de que desde el FAL 34, la Secretaría había distribuido las circulares FAL.2/Circ.103, FAL.2/Circ.105, FAL.2/Circ.106 y FAL.2/Circ.107, que son informes trimestrales en los que se facilita la información notificada a la Organización en relación con casos de polizonaje. Las estadísticas anuales correspondientes a 2007 figuran en la circular FAL.2/Circ.108.

6.3 El Comité tomó nota del siguiente resumen de la información notificada a la Organización en relación con casos de polizonaje durante el periodo comprendido entre 2002 y 2007:

Casos de polizonaje y polizones

Año	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Casos de polizonaje	265	185	98	96	244	252
Polizones	574	481	210	209	657	889

Fuentes de información

Año	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Estados Miembros	7	8	10	8	13	7
Miembros Asociados	1	1	0	0	1	1
Organizaciones no gubernamentales	2	1	0	0	1	0

6.4 El Comité observó asimismo que se había recalcado insistentemente en la necesidad de presentar informes, en que la situación no era satisfactoria y en que el escaso número de fuentes de información hacía que la objetividad de la información estadística no fuese fiable. El Comité tomó nota además de que en un número importante de casos, los informes presentados seguían estando incompletos, lo que impedía analizar la información y extraer conclusiones. El Comité reiteró que era necesario presentar informes que estén completos y que sean exactos.

6.5 El Comité opinó que, aparte de las cuestiones relativas a la falta de precisión de los informes, la información estadística indicaba, una vez más, que los buques, las instalaciones portuarias y los Gobiernos deberían reflexionar seriamente sobre la idoneidad y eficacia de la implantación de las medidas de protección estipuladas en las normas y prácticas recomendadas incluidas en las enmiendas de 2002 al anexo del Convenio, con objeto de controlar el problema de los polizones, que entraron en vigor el 1 de mayo de 2003, y sobre la implantación del capítulo XI/2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

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

6.6 El Comité recordó que en el FAL 34 se había acordado que la Circular FAL.2/Circ.50/Rev.1 acerca de los Informes sobre casos de polizonaje, que fue aprobada en el FAL 27, debería examinarse y actualizarse durante el periodo de sesiones actual y que había invitado a que se presentasen documentos a tal efecto.

6.7 El Comité recordó además que, cuando el FAL 34 coincidió que era necesario examinar y actualizar la Circular FAL.2/Circ.50/Rev.1, se señaló que esto era necesario también en relación con los indicadores de resultados que se utilizarán para verificar la actuación de la Organización frente al Plan Estratégico de la Organización y el plan de acción de alto nivel y las prioridades de la Organización.

6.8 A fin de avanzar en esta cuestión, el Comité encargó a la Secretaría que elaborase una propuesta pertinente para que se examinase en el FAL 36, en el caso de que la OMI no reciba ningún documento a tal efecto en el primer plazo para la presentación de documentos con vistas a que los examine el FAL 36.

Armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de los polizones

6.9 El Comité recordó que en el Apéndice de la resolución A.871(20), Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, que fue adoptada en noviembre de 1997, figura un impreso para la notificación de casos de polizonaje.

6.10 El Comité recordó asimismo que en el FAL 28 en noviembre de 2000, tras tomar nota de las dificultades experimentadas en cuanto a la devolución de polizones, se indicó que una causa importante de tales dificultades era la falta de armonización de los impresos y notificaciones nacionales y se acordó que en el futuro se tratarían de armonizar dichos impresos y notificaciones. Asimismo, en el FAL 28 se convino en que sería necesario examinar modelos de impresos y notificaciones nacionales antes de iniciar la labor de armonización y se invitó a los Estados Miembros a que remitieran, para que se examinaran en el FAL 29, modelos de sus impresos y notificaciones nacionales. Asimismo, en el FAL 28 se decidió que tal información debería examinarse con el fin de elaborar impresos normalizados que se incluirían en el Convenio de Facilitación.

6.11 El Comité recordó asimismo que tras la entrada en vigor el 1 de mayo de 2003 de las enmiendas de 2002 al Anexo del Convenio, la práctica recomendada 4.6.2 y el apéndice 3 del Convenio constituyen un impreso que puede ser utilizado por el capitán cuando recopile los datos pertinentes del polizón para la notificación.

6.12 El Comité recordó que en el FAL 32, en julio de 2005, el Presidente había propuesto que, teniendo en cuenta la práctica 4.6.2 recomendada y el apéndice 3 del Anexo del Convenio, los Estados 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 FAL, 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. En el FAL 32 se acordó examinar la propuesta del Presidente y se invitó a que se presentaran documentos a tal efecto para su examen en el FAL 33 y volvió a invitar a que se presentaran modelos de impresos y notificaciones nacionales utilizados para la devolución de los polizones.

6.13 Asimismo el Comité recordó que en el FAL 34 se había examinado la cuestión de la armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de los polizones y se acordó que:

- .1 la cuestión venía examinándose desde el FAL 28 y que hasta la fecha ninguno de los Estados Miembros había presentado información al respecto a pesar de que, desde entonces, el Comité había reiterado en cada uno de sus periodos de sesiones su petición de que se presentaran los impresos y notificaciones oficiales utilizados para la devolución de los polizones;
- .2 quizás no se consiguiera nada con reiterar, una vez más, la petición de que se presenten dichos impresos y notificaciones, y que, por tanto debía adoptar otro enfoque para abordar el asunto;
- .3 la conversión en norma de la práctica recomendada 4.6.2 y del apéndice 3 en un impreso FAL de la OMI del apéndice 1 del Convenio, se traduciría en la deseada armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de polizones;
- .4 esa tarea podía llevarse a cabo, bien mediante la aprobación de las necesarias enmiendas al Convenio en el FAL 34, para que se aprobaran durante el FAL 35, o bien mediante la presentación, por parte de uno de los Gobiernos Contratantes de conformidad con el artículo VII 2), de las enmiendas necesarias para su examen con miras a su adopción durante el periodo de sesiones en curso; y
- .5 quizás no hubiera sido posible, desde un punto de vista práctico, preparar y aprobar las enmiendas necesarias durante el FAL 34 y, en consecuencia, invitó a los Gobiernos Contratantes a que consideraran la posibilidad de presentar al examen del Secretario General las enmiendas necesarias a fin de que se adoptasen durante el actual periodo de sesiones, en el que estaba previsto examinar y adoptar otras enmiendas al anexo del Convenio.

6.14 El Comité tomó nota de que, en consecuencia, si bien el Comité se había mostrado de acuerdo en que la armonización de los impresos y las notificaciones para la devolución de los polizones es un objetivo conveniente, la cuestión había estado pendiente desde el FAL 28; era

necesario resolverla; y, una vez más, la experiencia indicaba que el Comité debía adoptar otro enfoque para resolver la cuestión.

6.15 Por consiguiente, el Comité encargó a la Secretaría que elaborase la propuesta pertinente para que fuese examinada en el FAL 36, en caso de que la Organización no reciba documentos a tal efecto en el primer plazo para la presentación de documentos con vistas a que los examinen en el FAL 36.

Legislación nacional sobre las prácticas que tratan de los casos de polizonaje

6.16 El Comité recordó que en el FAL 34:

- .1 había señalado que en el FAL 27, celebrado en septiembre 1999, había instado a los Estados Miembros a que proporcionaran a la Organización un resumen de su legislación nacional acerca de los casos de polizonaje o de sus prácticas actuales, y que desde ese entonces había venido reiterando esa petición; y
- .2 había tomado nota de que sólo cuatro Estados Miembros habían facilitado información a este respecto a pesar de que el Comité había reiterado su petición en todos los periodos de sesiones desde el FAL 27;
- .3 había tomado nota de que, tras la entrada en vigor de las enmiendas del 2002 al anexo del Convenio, que contiene las normas y prácticas recomendadas referentes a los polizones, un examen de las deliberaciones que condujeron al FAL 27 a instar a los Estados Miembros a que proporcionasen a la Organización un resumen de sus legislaciones nacionales, o de sus prácticas actuales acerca de los casos de polizonaje, indicaba que era posible que las cuestiones planteadas pudieran haberse visto superadas por los acontecimientos y ser sólo pertinentes para los Estados Miembros que aún no fuesen Gobiernos Contratantes;
- .4 acordó reiterar la petición de que se presentaran resúmenes de las legislaciones o las prácticas nacionales que abordan los casos de polizonaje.

6.17 El Comité recordó asimismo que en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1 se invita también a los Estados Miembros a que presenten, a más tardar tres meses antes del comienzo de cada periodo de sesiones del Comité, resúmenes de las legislaciones nacionales o, a falta de legislación, resúmenes de las prácticas acerca de casos de polizonaje.

6.18 El Comité decidió que, habida cuenta de que en el mandato del punto de contacto de la OMI sobre el polizonaje se prevé el establecimiento por la Secretaría de un inventario de legislación y prácticas nacionales referentes a los polizones, convenía reiterar la petición de que se presenten resúmenes de legislaciones o prácticas nacionales acerca de casos de polizonaje, solo en relación con los Estados Miembros que no sea todavía Gobiernos contratantes del Convenio, a condición de que en el FAL 36 se examiné la utilidad de reiterar dicha petición.

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

6.19 El Comité recordó que en el FAL 34 había tomado nota de que un examen de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (las Directrices), adoptadas por la resolución A.871(20), mostraba claramente que ni

reflejan los aspectos de las disposiciones sobre los polizones que se han incluido en el Convenio mediante las enmiendas del 2002, ni hacen referencia a ellos. Además, observó que la resolución A.871(20) no hace referencia ni tenía en cuenta las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni las del Código PBIP. En consecuencia, el Comité acordó que la resolución A.871(20) se debía examinar y actualizar durante el FAL 35 e invitó a que se presentaran documentos a tal fin. No obstante, una vez más se observó que no se habían presentado documentos a este respecto y que era necesario avanzar en esta cuestión.

6.20 Por consiguiente, el Comité encargó a la Secretaría que elaborase una propuesta pertinente para el FAL 36, en caso de que la Organización no recibiera documentos a tal fin en el primer plazo para la presentación de documentos para el FAL 36.

6.21 El Comité también tomó nota de que actualmente parecían coexistir dos regímenes en relación con los polizones. El primero sería el que se establece en la resolución A.871(20), adoptada en noviembre de 1997, y el otro el que se ha introducido mediante las disposiciones que se han incluido en el Convenio en relación con los polizones mediante las enmiendas de 2002 al anexo del Convenio, que entraron en vigor el 1 de mayo de 2003.

6.22 Como resultado de la coexistencia de estos dos regímenes, se han planteado numerosas preguntas, por ejemplo, qué se aplica o cuál es la postura de los Estados Miembros que son Gobiernos Contratantes con respecto a la resolución A.871(20).

6.23 En consecuencia, a la espera del examen de las Directrices facilitadas en la resolución A.871(20), el Comité invitó a la Asamblea a que determinase que sólo deberían aplicar la resolución A.871(20):

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

6.24 El Comité acordó que la revisión de las Directrices debería realizarse en colaboración con el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y que, para evitar las dudas planteadas y proporcionar orientaciones equivalentes a aquellas proporcionadas a través de las enmiendas de 2002 al Anexo del Convenio, era necesario hallar un modo de promulgar y distribuir las Directrices revisadas antes del vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, el cual estaba previsto que tuviera lugar en otoño de 2011. A este fin, el Comité, teniendo en cuenta el enfoque adoptado respecto de la revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, acordó preparar y presentar, para su examen y adopción en el vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, una resolución de la Asamblea

sobre la revisión de las Directrices, en virtud de la cual la vigésima sexta Asamblea, entre otras cosas, autorizara al Comité y al MSC a adoptar conjuntamente las enmiendas necesarias a las Directrices (o a adoptar una versión nueva de las Directrices, de ser necesario) y encargara a ambos Comités que informaran oportunamente a la vigésima séptima Asamblea de las medidas adoptadas.

6.25 A este respecto, el Comité examinó un proyecto de resolución de la Asamblea (FAL 35/WP.8, Secretaría), en el que también se aborda la decisión solicitada a la Asamblea (párrafo 6.23) y aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea relativa a la revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20)), que figura en el anexo 3, para presentarlo a la vigésima sexta Asamblea con miras a su examen y adopción.

Punto de contacto de la OMI dedicado al polizonaje

6.26 El Comité recordó que en el FAL 34 había pedido al Secretario General que constituyera, en la medida que lo permitieran los recursos existentes, en el seno de la Secretaría un punto de contacto de la OMI para el polizonaje, con carácter experimental. En el FAL 34 se acordó que la función principal de dicho punto sería prestar asistencia para la resolución con éxito de los casos de polizonaje, sólo cuando las partes interesadas no hubieran podido resolver el problema con los medios de que dispusieran. A este respecto, en el FAL 34 se aprobó el mandato para la realización de la prueba y acordó considerar la experiencia adquirida durante el actual periodo de sesiones, antes de adoptar ninguna otra medida.

6.27 El Comité tomó nota de que, de conformidad con el mandato, se constituyó en el seno de la Secretaría el punto de contacto de la OMI para el polizonaje con carácter experimental, con objeto de prestar asistencia para la resolución rápida y con éxito de los casos de polizonaje al facilitar la comunicaciones y fomentar la cooperación entre las autoridades públicas pertinentes de los Gobiernos de los Estados Miembros y con la compañía y el capitán del buque interesado.

Aunque en el mandato del punto de contacto de la OMI para el polizonaje establece que los Estados Miembros deberán: 1) comunicar a la Organización un punto de contacto nacional único a través de los cuales se encaminarán todas las comunicaciones relacionadas con el polizonaje; y 2) proporcionar información relacionada con legislación nacional y las políticas, prácticas y procedimientos referentes a los polizones, ningún Estado Miembro ha facilitado tal información y hasta la fecha sólo uno ha remitido información sobre sus leyes y prácticas. En consecuencia, la Secretaría no ha podido establecer el inventario de legislaciones y prácticas nacionales referentes a los polizones previsto en el mandato.

Desde el FAL 34, sólo se ha pedido la ayuda de la Secretaría en tres casos de polizonaje a bordo de buques, con vistas al desembarco efectivo de tales polizones en el siguiente puerto. Habida cuenta de que los Estados Miembros no han designado los puntos de contacto nacionales previstos para los casos de polizonaje, la Secretaría ha encaminado estas peticiones a través de canales diplomáticos o de cualquier otro tipo de los que disponía la Secretaría. No obstante, habida cuenta de que la mayor parte de los casos de polizonaje se tratan en el ámbito local, se han recibido escasas observaciones o ninguna en absoluto. En consecuencia, no se puede cuantificar el éxito de la intervención de la OMI. No obstante, el establecimiento del punto de contacto de la OMI sobre polizonaje puso de relieve el problema constante del polizonaje y se espera que diera lugar a una coordinación mejor entre los órganos pertinentes, incluidos los clubes P & I, que ha su vez, se ha reflejado en una mayor precisión en las estadísticas sobre polizones.

6.28 Habida cuenta de los limitados resultados de las pruebas y de que el número de casos de polizonaje notificados a la Organización en relación con 2007 es superior a los de 2006, el Comité pidió a la Secretaría que diera continuidad, con carácter experimental, al punto de contacto de la OMI sobre el polizonaje y que le informase en el FAL 36 de la experiencia adquirida; y acordó examinar la experiencia adquirida durante el FAL 36, antes de adoptar ninguna otra medida.

6.29 El Comité instó a los Estados Miembros, de conformidad con lo dispuesto en el mandato del punto de contacto de la OMI para el polizonaje, a que comunicasen a la Organización un punto de contacto nacional único (nombre, cargo, dirección, teléfono de oficina, facsímil y correo electrónico y un número de teléfono que responda después de las horas de trabajo), a través de los cuales se encaminarán todas las comunicaciones relacionadas con los polizones; y a que proporcionen a la Organización información relacionada con la legislación nacional y las políticas prácticas y procedimientos referentes a los polizones.

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

Sucesos relacionados con migrantes ilegales

6.30 El Comité tomó nota de la información presentada en relación con los casos de migración ilegal que se han notificado a la Organización. En particular de que, desde el FAL 34, la Secretaría ha distribuido las circulares MSC.3/Circ.13, MSC.3/Circ.14 y MSC.3/Circ.15, que son los informes semestrales sobre prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico y transporte de migrantes por mar correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero de 2007 y el 30 de junio de 2008.

El Comité tomó nota de que en 2006 se habían notificado 164 casos de migrantes ilegales, 90 en 2007, y 41 en los primeros seis meses de 2008.

En lo que respecta a los números de migrantes ilegales, según los casos notificados a la Organización, en 2006 hubo 13 304 migrantes ilegales, en 2007 hubo 1 354 y en la primera mitad de 2008 hubo 578 migrantes ilegales.

El número total de casos relacionados con prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar notificadas a la Organización en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 1999 y el 30 de junio de 2008 asciende a 1 294, y hubo 62 384 migrantes ilegales.

En varios casos la Organización ha recibido informes en los que se facilita información sobre años anteriores, por ejemplo, en algunos casos, la información recibida durante 2006 guardaba relación con casos que se habían producido incluso en 2000 y esto daba una impresión equivocada en el sistema actual de registro de las notificaciones. En varios casos, los informes presentados siguen estando incompletos, lo que impide analizar la información y extraer conclusiones.

El Comité opinó que era necesario volver a examinar el actual sistema de registro de las notificaciones a fin de permitir la compilación de la información estadística de forma sistemática, por ejemplo año por año, y contribuir así al establecimiento de datos fiables para su utilización en relación con los indicadores de resultados que se utilizarán para verificar la actuación de la Organización con respecto al Plan estratégico de la Organización y al Plan de acción de alto nivel y las prioridades de la Organización. No obstante, es necesario que el MSC examine y resuelva

esta cuestión, ya que la circular MSC/Circ.896/Rev.1 sobre medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar es de su incumbencia y constituye la base para la presentación de informes.

Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas: personas rescatadas en el mar

Procedimientos administrativos para el desembarque de las personas rescatadas en el mar

Antecedentes

6.31 El Comité recordó que a raíz de varios incidentes, la Asamblea, en su vigésimo segundo periodo de sesiones ordinario había adoptado la resolución A.920(22) sobre el examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar. En dicha resolución se pedía a diversos órganos de la OMI, entre los que se incluye el Comité, que examinasen determinados convenios de la OMI a efectos de identificar cualesquiera lagunas, contradicciones, ambigüedades, imprecisiones u otras insuficiencias relacionadas con el trato de las personas rescatadas en el mar. El objetivo de esta resolución era contribuir a garantizar que se mantiene la integridad del sistema de búsqueda y salvamento marítimos.

6.32 El Comité recordó también que, después de mantener deliberaciones prolongadas, el MSC 78 había adoptado, en mayo de 2004, enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Convenio SAR 1979, para que la obligación del capitán de prestar auxilio complementase la obligación de los Gobiernos Contratantes de coordinarse y cooperar entre sí para ayudar al capitán a cumplir con su obligación de velar por el bienestar de los supervivientes y de conducir a las personas recuperadas en el mar a un lugar seguro. Estas enmiendas figuran en las resoluciones MSC.153(78) y MSC.155(78) y entraron en vigor el 1 de julio de 2006.

6.33 El Comité recordó asimismo que en ese mismo periodo de sesiones el MSC 78 adoptó directrices conexas, que figuran en la resolución MSC.167(78) Directrices sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar. La finalidad de estas enmiendas y de las orientaciones es ayudar a garantizar que las personas en peligro reciben asistencia, al tiempo que se reducen a su mínima expresión los inconvenientes para los buques que prestan asistencia y que se asegura la integridad de los servicios SAR.

6.34 Específicamente, la nueva regla V/33 del Convenio SOLAS y el anexo del Convenio SAR enmendado imponen a los Gobiernos una obligación de coordinarse y de cooperar entre sí, a fin de garantizar que los capitanes de los buques que prestan asistencia recibiendo a bordo a personas que se hallaban en peligro en el mar cumplen con sus obligaciones, con una desviación mínima respecto del viaje previsto del buque. Tal como reconoció el MSC al adoptar las enmiendas, el objetivo de éstos es asegurar que en todos los casos se facilita un lugar seguro dentro de un periodo razonable de tiempo.

6.35 El Comité recordó además que el Convenio de Facilitación fue modificado por las enmiendas del 2005 mediante la introducción de la expresión "personas rescatadas en el mar" en el epígrafe de la sección 2H, de la Norma 2.20; y en la norma 7.8, que trata de las medidas especiales de facilitación respecto de tales personas, y que, a la luz de la experiencia, éstas parecen ser insuficientes para permitir el desembarco efectivo de tales personas, teniendo presente la complejidad del problema.

6.36 El Comité recordó además que, el FAL 33, había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre procedimientos administrativos para desembarcar a las personas rescatadas a en el mar, y que había examinado su informe en el FAL 34. La participación en el Grupo había sido limitada y sólo recibió descripciones de los procedimientos administrativos de dos Estados Miembros. Debido a las escasas aportaciones de los Estados Miembros, el Grupo decidió no evaluar los procedimientos administrativos ni identificar pautas comunes. No obstante, el Grupo de trabajo por correspondencia identificó una serie de principios fundamentales que los Estados Miembros deben incorporar en sus procedimientos administrativos a fin de garantizar un desembarco rápido y ordenado de las personas rescatadas en el mar.

6.37 Asimismo, el Comité recordó que en el FAL 34, tras tomar nota de que algunos de que algunos Estados Miembros y organizaciones no gubernamentales apoyaban la continuación de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar (el Grupo de trabajo por correspondencia), le encargo que prosiguiera su labor.

6.38 Se informó al Comité de que el MSC 84 había examinado la propuesta presentada por Italia y España (MSC 84/22/9) de examinar la situación que enfrentan las tripulaciones de los buques que rescatan personas en el mar, con el fin de proporcionar una solución satisfactoria para los buques, así como unas disposiciones adecuadas para las personas rescatadas en el mar, con miras a garantizar un lugar seguro de desembarco en un plazo razonable. El MSC 84 había señalado que el Comité ya contaba con un grupo de trabajo por correspondencia que aborda las cuestiones relacionadas con el desembarco de las personas rescatadas en el mar y que su informe se iba a examinar en el actual periodo de sesiones.

6.39 Tras un prolongado debate, el MSC 84 había acordado incluir en los programas de trabajo del Subcomité COMSAR y del Subcomité FSI un punto de alta prioridad titulado "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar", asignando dos periodos de sesiones para ultimar la labor sobre el punto. A este respecto, el Comité tomó nota de que estaba previsto que el COMSAR 13 se reuniera la semana siguiente, que comenzaba el 19 de enero de 2009, y que estaba previsto que la Secretaría presentara un informe oral sobre los resultados de las deliberaciones sobre esta cuestión por el Comité a fin de evitar que se plantee un conflicto entre la labor del Comité sobre esta cuestión y la labor iniciada por el MSC 84. Asimismo, por las mismas razones, la Secretaría informaría de los resultados del examen de la cuestión por el Comité al FSI 17, que estaba previsto que se reuniera del 20 al 24 de abril de 2009.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

6.40 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 35/6 (Dinamarca, en nombre del Grupo de trabajo por correspondencia)), el Comité tomó nota de que en el informe se resumen las prácticas que siguen Dinamarca, los Estados Unidos, Noruega, los Países Bajos y Turquía, los cuales facilitaron información al Grupo. El Grupo llegó a la conclusión de que sigue siendo fundamental contar con procedimientos eficaces para garantizar un desembarco rápido de las personas rescatadas en el mar, no sólo para los encargados del rescate inicial y para las personas rescatadas, sino para el sector del transporte marítimo en su conjunto; y que es importante que los procedimientos de desembarco sean rápidos, estén armonizados y sean previsibles a fin de evitar los problemas que plantean prolongadas y repetidas negociaciones caso por caso, que pueden demorar el desembarco de las personas rescatadas.

6.41 El Grupo de trabajo por correspondencia (el Grupo) acordó asimismo que en los procedimientos debería reflejarse un equilibrio entre el interés del sector del transporte marítimo y las necesidades básicas de las personas rescatadas en el mar.

6.42 El Grupo propuso la aprobación de una circular en la que se establezcan varios principios sobre el trato de las personas rescatadas en el mar y la interacción con el capitán que realiza el rescate. En el proyecto de circular se insta a los Estados ribereños a que garanticen la cooperación con entidades responsables de cuestiones relacionadas con el desembarco y a que tengan presentes los principios del derecho internacional, en especial las disposiciones relativas a los refugiados, cuando desembarquen personas rescatadas en el mar.

6.43 Habida cuenta de la labor iniciada por el MSC 84, el Grupo recomendó, con objeto de evitar un conflicto entre la labor iniciada por el MSC 84 y la labor del Comité, someter al examen del MSC el proyecto de circular, que podría elaborarse después de que lo examine el Comité, con miras a su aprobación como una circular conjunta MSC/FAL.

6.44 El Comité tomó nota asimismo de que, de nuevo, tan sólo un número muy reducido de Estados Miembros había participado en la labor del Grupo y que los Estados Unidos se habían reservado su postura sobre el informe del Grupo en relación con el proyecto de circular, ya que contiene varias disposiciones que entrarían directamente en conflicto con aspectos importantes del derecho interno de los Estados Unidos.

6.45 Durante un intenso debate al respecto, la delegación de los Estados Unidos manifestó que si bien respaldaba los objetivos y la finalidad de la circular propuesta, estaba en desacuerdo con ciertos aspectos del proyecto de circular FAL, ya que algunas de las propuestas no estaban en consonancia con el derecho interno de los Estados Unidos. La delegación de los Estados Unidos opinó que debería constituirse un grupo de trabajo para elaborar la circular.

6.46 La delegación de Malta manifestó que Malta tiene serias reservas acerca del párrafo 2.3 del proyecto de circular, que figura en el anexo del documento FAL 35/6.

La delegación señaló que Malta no podía aceptar el principio de que la responsabilidad por el desembarco de las personas rescatadas en el mar recaiga en el Estado responsable de la zona SAR en la que se haya realizado el rescate. Esta cuestión fue objeto de un intenso debate en reuniones anteriores del MSC y del Subcomité COMSAR. La aprobación de la circular, en su forma actual, tendría repercusiones muy importantes para Malta.

Recordó que Malta ha presentado objeciones explícitas a las enmiendas al Convenio SOLAS y al Convenio SAR pertinentes a esta cuestión.

Malta opinó que el Grupo de trabajo por correspondencia no había hecho lo suficiente hasta la fecha para proponer el proyecto de circular objeto de examen. Sólo cinco Estados Miembros y una organización no gubernamental habían participado en las deliberaciones del Grupo, y la delegación de Malta estimaba que este número de participantes no era representativo de los miembros del Comité. Además, Malta opina firmemente que el Comité no debería profundizar ni intervenir en cuestiones de búsqueda y salvamento, sino que debería tratar exclusivamente de cuestiones relacionadas con la facilitación del desembarco, dado que las primeras no son competencia del Comité.

En vista de lo anterior, Malta se reservó su postura sobre de la aprobación del proyecto de circular en su forma actual, en particular, el párrafo 2.3, y solicitó que quedara constancia de esta reserva en el informe correspondiente al periodo de sesiones.

6.47 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyó, en principio, la elaboración de la circular y propusieron algunas enmiendas, en particular, a la lista de Estados y autoridades que deberían cooperar con objeto de resolver los sucesos.

6.48 El Comité acordó que su participación en cuestiones relativas a las personas rescatadas en el mar debería limitarse a aquéllas que sean de su competencia o entren en el ámbito de aplicación del Convenio y que podrían resumirse, en términos generales, como las relativas a la llegada y desembarco de tales personas. El Comité también acordó invitar al MSC a que tomara nota de esta decisión y a que le consultara oportunamente al examinar las cuestiones relativas al desembarco de las personas rescatadas en el mar.

6.49 El Comité acordó elaborar una circular FAL sobre los principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar y, a este respecto, utilizar como punto de partida el proyecto que figura en el anexo del documento FAL 35/6.

Constitución de un grupo de trabajo

6.50 El Comité constituyó un grupo de trabajo sobre los principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar, presidido por el Sr. F. Mortensen (Dinamarca), y le encargó que, teniendo en cuenta las deliberaciones y decisiones del Pleno, preparase una circular FAL sobre los principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar, para su examen por el Comité con miras a su adopción, y que presentara un informe al Pleno el jueves 15 de enero de 2009.

Examen del informe del Grupo de trabajo

6.51 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 35/WP.5), hubo un amplio debate sobre los resultados de la labor del Grupo, en especial por lo que respecta a la circular FAL propuesta.

6.52 La delegación de las Bahamas opinó que no se necesitaba la circular FAL propuesta dado que ya se contaba con orientaciones tales como el folleto conjunto OMI/ACNUR "Guía de referencia sobre principios y prácticas aplicables a migrantes y refugiados". Algunas delegaciones aprobaron esta opinión.

6.53 Las delegaciones de Italia y España, con el apoyo de diversas otras, opinaron que la circular debería distribuirse inmediatamente dado que la situación era urgente.

6.54 Las delegaciones de Australia, Estados Unidos y las Bahamas, apoyadas por diversas otras delegaciones, opinaron que el proyecto de circular iba más allá de los resultados finamente equilibrados alcanzados por el MSC y las enmiendas conexas al Convenio SOLAS 1974 y al Convenio SAR 1979, y que habían de examinarse desde un enfoque de "la totalidad del gobierno" y que era prematuro, como mínimo, distribuir la circular en éste periodo de sesiones y que el Comité debería examinar la cuestión nuevamente en el FAL 36.

6.55 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron la idea de la circular propuesta siempre que se enmendara para aprobar las diversas cuestiones con respecto de a las cuales se había manifestado preocupaciones.

6.56 La delegación de España, con el apoyo de diversas delegaciones, no se mostró favorable a la inclusión en el párrafo 2.5 de la circular propuesta (FAL 35/WP.5, anexo) de un resumen de las disposiciones de la Convención de 1951 sobre el Estatuto de los Refugiados u otras disposiciones conexas de derecho público internacional. En el anexo 4 se ha incluido una declaración de la delegación de España a este respecto. La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron este enfoque y como resultado el Comité convino en que el texto únicamente debería contener una referencia a "debería respetarse los principios internacionales relativos a la protección recogidos en los instrumentos internacionales".

6.57 La delegación de Malta se mostró firmemente opuesta a la circular, y en particular al párrafo 2.3 de la circular propuesta (FAL 35/WP.5, anexo) en el que entre otras cosas, se dice que "le corresponderá la responsabilidad primaria para garantizar que media la antedicha cooperación al Gobierno que tenga asignada la responsabilidad sobre la zona SAR donde fueron rescatadas las personas. Si el desembarco desde el buque que ha realizado el salvamento no puede organizarse rápidamente en ninguna otra parte, el Gobierno responsable de la zona SAR debería aceptar que el desembarco de las personas rescatadas tenga lugar en una zona segura bajo su control, en la que dichas personas pueda tener pronto acceso a la asistencia posterior al rescate".

6.58 La delegación del Japón tras recordar que había reservado su postura durante la labor del Grupo de trabajo en lo que respecta al texto propuesto del párrafo 2.3 (FAL 35/WP.5, anexo) propuso la adición de las palabras "de conformidad la legislación y reglamentación sobre inmigración de cada Estado Miembro" en el párrafo 2.3. La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron esta propuesta y como resultado el Comité convino en insertar el texto propuesto por el Japón en el párrafo 2.3.

6.59 Diversas delegaciones se mostraron opuestas a la utilización de tiempos imperativos, ("shall") en una orientación de carácter recomendatorio y por tanto el Comité convino en que se cambiaría el lenguaje por uno de carácter recomendatorio ("shall" se sustituiría por "should").

6.60 El Comité autorizó a la Secretaría a que distribuyera la circular FAL.3 sobre los Principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar, que debería basarse en el texto facilitado en el anexo del documento FAL 35/WP.5 y que debería incorporar las enmiendas al mismo acordada por el Comité.

6.61 El Comité también decidió invitar al MSC y a sus Subcomités a que tomaran en consideración la circular en el marco de su labor en curso; y encargó a la Secretaría que remitiese la circular al ACNUR a fines informativos.

6.62 Las delegaciones de Australia y Malta reservaron su postura sobre las decisiones adoptadas por el Comité y sobre la cuestión de la circular que se estaba examinando. Las declaraciones conexas de las delegaciones de Australia y de Malta figuran, respectivamente, en los anexos 5 y 6.

6.63 La Secretaría, a partir de las instrucciones del Comité, posteriormente distribuyó la circular FAL.3/Circ.194 sobre Principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar.

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

Lista de los certificados y documentos que han de llevar los buques

7.1 El Comité recordó que en el FAL 19 elaboró una lista de los certificados y documentos que han de llevar los buques, junto con una breve descripción de la finalidad de los certificados y otros documentos pertinentes. Esta labor se efectuó en relación con lo dispuesto en el capítulo 2 del Anexo del Convenio sobre las formalidades exigidas a los propietarios de buques por las autoridades públicas a la llegada, durante la permanencia en el puerto y a la salida de los buques.

El Comité consideró que estas disposiciones no significaban que no debieran presentarse a las autoridades competentes, a efectos de inspección, determinados certificados y otros documentos del buque relativos a la matrícula, arqueo, seguridad, dotación, clasificación y otras cuestiones conexas.

La lista fue examinada y aprobada por el MSC y el MEPC, en sus periodos de sesiones respectivos de 1990, y se distribuyó mediante una circular MSC/MEPC/FAL.

La lista se revisó posteriormente en 1995, 2000 y 2004 tras la entrada en vigor de las enmiendas a varios tratados que estipulan los certificados y documentos que han de llevar los buques, a fin de tener en cuenta las disposiciones pertinentes.

La lista revisada actualmente disponible de los certificados y documentos que han de llevar los buques, aprobada en el FAL 31 (julio de 2004), MEPC 52 (octubre de 2004) y MSC 79 (diciembre de 2004), se ha publicado con las signaturas FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151.

7.2 El Comité acordó que era necesario revisar la lista mencionada a fin de que abarque toda prescripción nueva o adicional, por ejemplo, tras la entrada en vigor de las enmiendas conexas al Convenio SOLAS 1974 y/o al Convenio MARPOL 73/78, y encargó a la Secretaría que preparase una lista revisada para su examen con miras a su aprobación en el próximo periodo de sesiones.

Acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevar los buques

Antecedentes

7.3 El Comité recordó que en el FAL 33 había tomado nota de que el MSC 81 había examinado los resultados de la labor en el FAL 32 y en el MEPC 54 sobre la cuestión y de la propuesta formulada por INTERTANKO (MSC 81/24/9) acerca del acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevar los buques y que, tras debatir la cuestión, había hecho suya la decisión del MEPC 54 de que el Comité debería seguir estudiando el asunto, especialmente en lo que se refiere a la fiabilidad y la protección de las bases de datos para el acceso en línea a los certificados y documentos de los buques, y que había instado a los Estados Miembros y a las organizaciones a que presentaran las propuestas pertinentes para someterlas al examen de este Comité.

7.4 El Comité recordó, además, que el MSC 81, consciente de las posibilidades del acceso en línea a los certificados y documentos y habiendo tomado debida nota de la viabilidad técnica del sistema, había recomendado que se aplicara un enfoque gradual, dando prioridad a los aspectos de facilitación de tal sistema. En relación con la posibilidad de utilizar este sistema en las

actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el MSC 81 tomó nota de la opinión de que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría como una alternativa a la inspección física de los mismos, sino que podría ser de utilidad para establecer las prioridades en el marco de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

7.5 El Comité recordó también que en el FAL 33, tras haberse mostrado de acuerdo con las opiniones anteriores del MSC 54 y el MSC 81 y tras haber examinado la propuesta formulada por la ICS (FAL 33/11/1) en la que se reiteraba que la validación y el examen de numerosos certificados y documentos obligatorios que actualmente han de llevar los buques podría lograrse mediante el acceso en línea a las bases de datos de las Administraciones que expiden estos certificados y documentos, constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos de la OMI.

7.6 El Comité recordó que en el FAL 34, tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, acordó volver a constituirlo con un mandato revisado y, entre otras cosas, le encargó que presentara un informe en el actual periodo de sesiones. El Comité en el FAL 34 también reiteró la opinión de que el acceso en línea a estos certificados y documentos seguía siendo un proyecto y un objetivo a largo plazo.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

7.7 El Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 35/7 (Saint Kitts y Nevis, en nombre del Grupo de trabajo por correspondencia)) consideró la metodología y los medios necesarios para mantener los certificados y documentos en formato electrónico a bordo de los buques; los procedimientos que deben adoptarse para presentar copias electrónicas de los certificados y documentos antes de la llegada de los buques; las repercusiones jurídicas que deben tenerse en cuenta al implantar el sistema, particularmente en relación con los instrumentos conexos de la OMI; las ventajas, inconvenientes, oportunidades y riesgos de dicho sistema; y las medidas necesarias y el marco temporal conexo para la implantación del sistema. No obstante, en vista de la participación limitada en su labor, el Grupo recomendó que se le autorizara a continuar las deliberaciones sobre los puntos originales y sobre cualquier otro punto que se plantee en el FAL 35 y a dar cuenta de su labor en el FAL 36.

7.8 La ICS (FAL 35/7/1) formuló observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia en el contexto de cuestiones de facilitación más amplias, como los conceptos de negocio electrónico y ventanilla única, y propuso que las deliberaciones sobre el acceso en línea a los certificados se consideren en el contexto de objetivos de facilitación más amplios y no se desarrollen sin tener en cuenta otros proyectos electrónicos o de facilitación. En particular, la ICS señaló que las deliberaciones relativas al punto del orden del día sobre los certificados y documentos se consideran a la luz de asuntos conexos, tales como los medios electrónicos para el despacho de buques.

7.9 La República de Corea (FAL 35/7/2) formuló observaciones acerca del informe del Grupo de trabajo por correspondencia presentando una visión general del sistema de la autoridad nacional encargada de la expedición de documentos electrónicos certificados y compartiendo la experiencia adquirida hasta el momento en la utilización de un sistema de acceso en línea a los documentos.

7.10 El Comité reiteró la opinión de que el acceso en línea a estos certificados y documentos seguía siendo un proyecto y un objetivo a largo plazo y acordó que, antes de proseguir con la elaboración del proyecto para el acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevar los buques, era necesario identificar los certificados y documentos en cuestión, y, para que dicho

sistema pudiera utilizarse, el MSC, el MEPC y el Comité Jurídico deberían indicar claramente si refrendaban la creación del sistema y si estaban preparados a adoptar las enmiendas necesarias a los diversos instrumentos de su competencia en virtud de las cuales, entre otras cosas, se aceptaría la existencia de certificados y documentos en formato electrónico como alternativa a los certificados y documentos en papel, de manera similar a lo que el Comité había hecho respecto de los impresos FAL de la OMI. El Comité observó que la identificación de los certificados y documentos en cuestión constituía el primer paso en las deliberaciones sobre un sistema de acceso en línea y en su creación, puesto que de este modo se determinaría a quién correspondería el control de la versión electrónica autorizada de cada uno de dichos certificados y documentos, y dónde se situarían las bases de datos correspondientes. A este respecto, el Comité acordó señalar a los demás Comités, con miras a que pudieran mantener deliberaciones estructuradas, que en el anexo del documento FAL 34/9 figuraba una lista provisional de certificados y documentos.

7.11 El Comité reconoció que esto era especialmente importante dado que, durante el MSC 81, algunos Estados Miembros opinaron que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría como una alternativa a la inspección física de los mismos, pero podría resultar útil para establecer prioridades en el marco de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

7.12 El Comité acordó invitar al MSC, MEPC y al Comité Jurídico a que volvieran a examinar la cuestión y determinaran sus posturas acerca de la misma. El Comité observó que el MSC, el MEPC y el Comité Jurídico deberían prepararse para realizar las enmiendas necesarias a los diversos instrumentos de su competencia con objeto de establecer el marco que reportaría los beneficios de disponer de dicho sistema. El Comité no necesitaba crear tal sistema a efectos de la facilitación del tráfico marítimo y los viajes, dado que las disposiciones existentes del Convenio y las del Compendio reconocían y regulaban la provisión de la información necesaria a través de medios electrónicos. El Comité acordó informar al MSC, al MEPC y al Comité Jurídico de que, desde el punto de vista tecnológico, era posible establecer un sistema en línea, y considerar la cuestión teniendo presente la lista de certificados y documentos que figura en el anexo del documento FAL 34/9.

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia, sobre el acceso en línea a los certificados y documentos que se han de llevar a bordo de los buques

7.13 El Comité, en espera de las decisiones del MSC, el MEPC y el Comité Jurídico y en vista del apoyo a la propuesta de las Bahamas en el FAL 34, relativa a la consideración, como alternativa del sistema en línea, de un procedimiento más sencillo, consistente en que los buques dispusieran de copias electrónicas de los certificados y documentos y las enviaran por medios electrónicos al puerto, junto con uno de sus mensajes previos a la llegada, también acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevar a bordo los buques, coordinado por Saint Kitts y Nevis* y le encargó que examinase exhaustivamente la propuesta de las Bahamas (FAL 34/19, párrafo 9.5) y:

* **Coordinador:**

Sr. Nigel Smith
International Register of Shipping & Seamen
St. Kitts & Nevis International Ship Registry
West Wing, York House
48-50 Western Road
Romford, RM1 3LP
Reino Unido
Teléfono: + 44 (0) 1708 380400
Facsímil: + 44 (0) 1708 380401
Correo electrónico: mail@StKittsNevisRegistry.net

- .1 identificara los certificados y documentos que podía ser apropiado incluir en dicho sistema, teniendo en cuenta el anexo del documento FAL 34/9 y toda labor preparatoria que realice la Secretaría en relación con la revisión y actualización de las circulares FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151;
- .2 determinara la metodología y los medios necesarios para mantener los certificados y documentos en formato electrónico a bordo de los buques;
- .3 determinara los procedimientos que deben adoptarse para presentar copias electrónicas de los certificados y documentos antes de la llegada de los buques a las autoridades competentes en tierra;
- .4 identificara las repercusiones que deben tenerse en cuenta al establecer, implantar y utilizar dicho sistema;
- .5 prestase asesoramiento sobre las ventajas, inconvenientes, oportunidades y riesgos de dicho sistema;
- .6 determinara las medidas necesarias y el marco temporal conexo para la implantación del sistema;
- .7 preparase una primera lista de cuestiones que debían considerarse en caso de proseguirse con el proyecto para el acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevar los buques;
- .8 presentara un informe para su examen en el FAL 36.

Implantación de los Impresos FAL 1 a 7 de la OMI

7.14 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos en relación con este subpunto.

8 PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN LOS PUERTOS Y EN EL MAR

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia

8.1 El Comité tomó nota de que como resultado de la escalada sin precedentes de actos de piratería y de tentativas de piratería y robo a mano armada frente a la costa de Somalia y el secuestro de buques y de gente de mar exigiendo un rescate, la Asamblea adoptó, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la resolución A.1002(25), "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", en la cual, entre otras cosas, se establecer un número de medidas que los Gobiernos y el sector del transporte marítimo deberían implantar con objeto de reducir al mínimo los riesgos de ser víctima de dichos sucesos, se pide al Gobierno Federal de Transición de Somalia que adopte medidas específicas, se exhorta a los países de la región a que celebren, en colaboración con la Organización, e implanten cuanto antes, un acuerdo regional para prevenir, desalentar y reprimir la piratería y el robo a mano armada contra los buques, y se pide al Secretario General que celebre consultas con los Gobiernos y organizaciones interesados sobre el establecimiento de procedimientos y medios que permitan brindar asistencia técnica a Somalia y a los Estados ribereños vecinos a fin de mejorar la capacidad de tales Estados para hacer cumplir la resolución, según proceda.

8.2 Asimismo, el Comité tomó nota de que esta cuestión había sido debatida ampliamente en el C 100, el C 101 y el MSC 85, y que en los documentos C 100/D, C 101/D y MSC 85/26 figuraba, respectivamente, información conexas.

8.3 Asimismo, el Comité tomó nota de que a principios de 2008, a petición del Gobierno Federal de Transición de Somalia, y hacia finales de 2008, como resultado de la intensificación del número de sucesos que dio lugar a un deterioro grave de la situación, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó, en virtud del capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, las resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008) y 1851 (2008). El objetivo de estas resoluciones era abordar la cuestión, especialmente la entrega de ayuda humanitaria a Somalia y la protección y la escolta de los buques utilizados por el Programa Mundial de Alimentos a tal efecto, y en esas resoluciones se plantean una serie de medidas que deberán implantar los Estados con miras a controlar la situación.

8.4 El Comité tomó nota de que en la actualidad, algunos Estados y organizaciones regionales habían enviado buques de guerra y otros recursos militares, que estaban patrullando la zona.

8.5 El Comité tomó nota de que la Secretaría mantendría al Comité informado acerca de las novedades que se produzcan, dado que varias cuestiones sometidas a debate pueden pertenecer a la esfera de competencia del Comité.

9 PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Operador económico autorizado

9.1 El Comité recordó que la Conferencia de 2002 de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, al examinar propuestas para incrementar la protección marítima había reconocido el carácter intermodal e internacional del movimiento de unidades de transporte cerradas y había pedido a la Organización Mundial de Aduanas (OMA) que considerara urgentemente medidas para incrementar la protección en todo el movimiento internacional de unidades de transporte cerradas.

9.2 Asimismo, el Comité recordó que como resultado del proceso consultivo en el que participaron miembros de la OMA, administraciones de aduanas y representantes del sector privado, el Consejo de la OMA adoptó, en junio de 2005, el Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global (Marco normativo). En junio de 2006, el Consejo de la OMA adoptó las Directrices sobre los operadores económicos autorizados (Directrices OEA), que se adjuntaron al Marco normativo. En junio de 2007, el Consejo de la OMA acordó fusionar el Marco normativo con las Directrices OEA para formar un documento integrado que se denominaría Marco normativo SAFE.

9.3 Los Países Bajos (FAL 35/INF.2) facilitaron información sobre la incorporación en el Código de Aduanas de la Comunidad Europea del concepto de operador económico actualizado (OEA) y el lugar que ocupa dicho concepto en el contexto internacional. Asimismo, los Países Bajos indicaron que el concepto de OEA tiene como objetivo mantener el equilibrio entre unas prescripciones más estrictas en materia de protección y la facilitación para las empresas del sector que cumplen con sus obligaciones y, en particular, los beneficios que deparará la condición de OEA, que dará lugar a que las mercancías se procesen con mayor rapidez en las aduanas y garantizará que quienes obtengan dicha condición vean un beneficio en sus inversiones por lo que respecta a los sistemas y las prácticas de protección. Esto se debería traducir en ahorros de tiempo y costes. Los OEA deben satisfacer los criterios especificados por las aduanas,

tales como poseer un historial adecuado de cumplimiento de los requisitos aduaneros y un sistema satisfactorio para la gestión de sus registros comerciales, y demostrar su compromiso con la protección de la cadena de suministros. Asimismo, los Países Bajos facilitaron una visión general de las prácticas adoptadas por algunos Estados en relación con el mismo concepto, y un resumen de las diversas iniciativas de cooperación que ha emprendido la Unión Europea con otros Estados en esta esfera.

9.4 El observador de la OMA agradeció a los Países Bajos la ponencia que habían presentado al considerarla un buen ejemplo de un programa establecido sobre los OEA – en este caso por la Unión Europea. Dichas introducciones se estaban realizando en un número creciente de los 154 Miembros de la OMA que se habían comprometido a implantar el Marco normativo SAFE. En el documento también se hacía hincapié en los acuerdos de reconocimiento mutuo que se estaban estableciendo, mediante los cuales un miembro reconoce el programa OEA de otro miembro como equivalente al suyo propio. El reconocimiento mutuo constituía un principio importante del Marco normativo SAFE.

En relación con las novedades producidas, el observador de la OMA destacó que el Marco normativo SAFE no está "grabado en piedra" y que se había constituido un Grupo de trabajo SAFE (SWG) compuesto por administraciones aduaneras que son miembros de la OMA, socios comerciales y un número de organizaciones internacionales. Se había encargado al SWG que continuara elaborando el Marco normativo SAFE.

En la actualidad, el Marco normativo SAFE estaba constituido por dos "pilares" (una serie de 17 normas que abarcan relaciones aduanas – aduanas y aduanas – sector privado. El SWG estaba contemplando un tercer pilar – cooperación entre organismos fronterizos, que consta de 2 normas sobre la ventanilla única y la gestión coordinada de fronteras. Asimismo, se estaban elaborando varios instrumentos de apoyo.

En relación con la cuestión del "escaneado del 100 por ciento" el observador de la OMA indicó que 173 de los 174 Miembros de su Organización habían manifestado oficialmente su oposición a la legislación de los Estados Unidos, la cual está previsto que entre en vigor en 2012, en virtud de la cual se exigiría el escaneado de todos los contenedores destinados a los Estados Unidos, antes de su exportación. A juicio de la OMA un mecanismo más eficaz de incrementar la protección de la cadena de suministro consistiría en seleccionar el objetivo en función del riesgo, junto con el reconocimiento de los contenedores que, según se ha determinado, presentan un elevado riesgo, según se detalla en el Marco normativo SAFE. La OMA continuaría adoptando una política de compromiso constructivo con la Administración de los Estados Unidos para garantizar que se escuchan las opiniones de la comunidad aduanera. Asimismo, el observador hizo hincapié en los esfuerzos de las Aduanas de los Estados Unidos (CBP) para atenuar los efectos de la legislación en circunstancias un tanto difíciles. Finalmente, en cuanto a la cuestión de "10+2", refiriéndose a los elementos de datos suplementarios y los mensajes que la CBP precisaría de importadores y transportistas, el observador de la OMA explicó que esta iniciativa tenía consecuencias para el Marco normativo SAFE, que establece requisitos relativos a los documentos sobre datos a efectos de la protección. El SWG estaba en la actualidad examinando la cuestión de "10+2" para su futura inclusión en el Marco normativo SAFE. Todavía no se había determinado el alcance de su inclusión.

Para concluir, el observador de la OMA indicó que la OMI podría tener a bien asistir a las reuniones del SWG y del Subcomité de Gestión de Información, las cuales eran pertinente para la labor del Comité.

Circular conjunta MSC/FAL sobre la protección y facilitación del comercio internacional

9.5 El Comité recordó además que en el FAL 34 había aprobado, desde su propio punto de vista, el proyecto de circular conjunta MSC/FAL titulada "Protección y facilitación del comercio internacional" (FAL 34/19, anexo 4), y que había encargado a la Secretaría que lo publicara una vez aprobado por el MSC. Dicho proyecto fue examinado por el MSC 83 y posteriormente publicado como circular MSC-FAL.1/Circ.1.

Iniciativas de la ISO sobre la cadena de suministro y los contenedores

9.6 El Comité recordó asimismo que en el FAL 34 había tomado nota de que el MSC 81 y el MSC 82 habían invitado a la ISO a que continuara facilitando información sobre las diversas iniciativas emprendidas para contribuir a los esfuerzos mundiales destinados a incrementar la protección, y en particular, en relación con el incremento de la protección en la cadena de suministro y el transporte de contenedores, y que la ISO, mediante el documento FAL 34/INF.6, había actualizado la información sobre las iniciativas que había adoptado para incrementar la protección de la cadena de suministro y en relación con el despacho electrónico de buques en los puertos. El Comité en el FAL 34 invitó a la ISO a que le continuara manteniendo actualizado acerca de la labor realizada con objeto de incrementar la protección de la cadena de suministro y en relación con el despacho electrónico de buques en los puertos.

9.7 El Comité tomó nota de que la ISO había facilitado al MSC 84 información actualizada (MSC 84/4/5) sobre las normas marítimas y de protección de la cadena de suministro, y de que el MSC también había tomado nota de la información facilitada, había agradecido a la ISO la labor realizada, que complementa los esfuerzos de reglamentación para incrementar la protección marítima, y había invitado a la ISO a que continuara actualizando al MSC en relación con las actividades que realiza en esta importante esfera.

Incremento de la protección de los buques distintos de los ya regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP

9.8 El Comité tomó nota de que el MSC 83 había deliberado con detenimiento sobre la cuestión del incremento de la protección de los buques distintos de los ya regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP. El Comité tomó nota de que varios Estados Miembros se habían opuesto a incluir las embarcaciones de recreo en cualesquiera directrices. El MSC 83 constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia sobre los aspectos de protección de las operaciones de los buques que no pertenecen a la esfera de competencia del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni del Código PBIP, bajo la coordinación del Reino Unido, con la ayuda del Japón y los Estados Unidos, y había encargado a dicho Grupo que facilitará un informe provisional en el MSC 84 y que ultimara su labor y la sometiera a examen en el MSC 85.

9.9 El Comité tomó nota de que el MSC 85 examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y, basándose en el proyecto de directrices que preparó el Grupo, aprobó la circular MSC/Circ.1283, "Directrices no obligatorias sobre los aspectos de protección en las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP". El MSC 85 reiteró que las directrices tenían naturaleza de recomendación, no estaban destinadas a formar la base de un instrumento de obligado cumplimiento y en ningún modo deberían interpretarse como base para reglamentar los buques no regidos por el Convenio SOLAS ni las instalaciones conexas.

Auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias

9.10 El Comité tomó nota de que el MSC 84 había examinado las propuestas del Canadá (MSC 84/4/3) sobre la elaboración de orientaciones relativas a las auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias, con objeto de complementar las orientaciones facilitadas en la circular MSC.1/Circ.1194 "Implantación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP" y la circular MSC.1/Circ.1192 "Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias" y que había remitido la cuestión al MSC 85 para su examen pormenorizado.

9.11 El Comité tomó nota de que el MSC 85, al examinar si la elaboración de directrices sobre las auditorías de protección de las instalaciones portuarias sería propicia para mejorar la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, había acordado que era necesario que los Gobiernos Contratantes realizaran, con carácter voluntario, evaluaciones de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PDIP en sus propias instalaciones portuarias y que, a falta de pruebas que demuestren lo contrario, las orientaciones existentes eran adecuadas para ese fin. A ese respecto, se recordó que en la circular MSC.1/Circ.1193 "Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de las Administraciones y para la protección de los buques", se facilitaban orientaciones similares para las Administraciones y para la protección del buque.

9.12 El Comité tomó nota de que, por consiguiente, el MSC 85 había recordado el párrafo 5 de la circular MSC.1/Circ.1192 e invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones internacionales y a las organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo a que señalaran a la atención del MSC, lo antes posible, los resultados de la experiencia adquirida en la utilización de las circulares MSC.1/Circ.1192 y MSC.1/Circ.1194, para volver a examinar las medidas que procedía adoptar.

Elaboración de legislación modelo sobre protección marítima

9.13 El Comité tomó nota de que el MSC 82 había recomendado incluir la elaboración de legislación modelo sobre protección marítima en el plan de acción de alto nivel para el bienio correspondiente a 2008-2009.

9.14 El Comité observó que el MSC 85 había tomado nota de que las misiones de evaluación de las necesidades en materia de protección marítima llevadas a cabo en el marco del Programa integrado de cooperación técnica y las visitas sobre el terreno realizadas por el Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en cumplimiento de la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad, habían revelado que en un número importante de casos, la legislación nacional requerida para implantar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PDIP era inadecuada o inexistente, o bien se basaba o dependía de leyes nacionales que, en algunos casos, se habían promulgado a principios del siglo XX.

9.15 El Comité también tomó nota de que el MSC 85, teniendo en cuenta las disposiciones del artículo I b) del Convenio SOLAS y con objeto de ayudar a los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio a mejorar la situación, había acordado que resultaría útil elaborar legislación modelo habilitante mediante la que se dé validez jurídica a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y a la parte A del Código PBIP en el marco de las legislaciones nacionales, en el entendimiento de que dicha legislación modelo no debería ser demasiado prescriptiva.

9.16 El Comité tomó nota asimismo de que el MSC 85, tras recordar que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS tenían la obligación, en virtud del artículo III c) de dicho Convenio, de comunicar al Secretario General y depositar ante él, entre otras cosas, el texto de las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones pertinentes al ámbito del Convenio SOLAS, instó a los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio a que así lo hicieran, con objeto de permitir la elaboración de legislación modelo.

9.17 El Comité tomó nota igualmente de que el MSC 85 también había acordado que la manera más eficiente de continuar avanzando en esta cuestión sería que la Secretaría, en consulta con un número limitado de expertos jurídicos, elaborase un proyecto de modelo de legislación habilitante, en vez de tratar de hacerlo mediante un grupo de trabajo por correspondencia o un grupo de trabajo.

Examen de las recomendaciones y las orientaciones sobre cuestiones relacionadas con la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques

9.18 El Comité tomó nota de que en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la Asamblea, por conducto de la resolución A.1002(25) "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", había encargado al MSC que realizase un examen general de las orientaciones facilitadas por la Organización para prevenir y reprimir la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

9.19 El Comité también tomó nota de que el MSC 84 había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen y la actualización de la circular MSC/Circ.622/Rev.1, "Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques", la circular MSC/Circ.623/Rev.3 "Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques" y la resolución A.922(22), "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques", bajo la coordinación de Dinamarca, y le había encargado que facilitara un informe provisional al MSC 85 y que completara su labor y la sometiera a examen en el MSC 86.

9.20 El Comité tomó nota además de que el MSC 85, al examinar la cuestión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, con especial referencia a la situación frente a la costa de Somalia, había debatido con detenimiento la cuestión de la posesión de armas de fuego en los buques. Por mayoría abrumadora, el MSC 85 acordó que debería desaconsejarse la posesión de armas de fuego en los buques mercantes y que, de manera particular, se hiciera patente que la gente de mar no debería estar armada. La utilización de guardias de seguridad sin armas era una cuestión que correspondía decidir a la compañía, y la adición de personal de seguridad para mejorar la vigilancia era aceptable. Al examinar el uso de personal de seguridad armado, el MSC 85 había acordado que con la posesión de armas de fuego a bordo de los buques queda explícito el intento de utilizarlas y que podría llevar a una escalada de violencia, tanto durante como después de un ataque, además de aumentar la probabilidad de que los ataques posteriores contra los buques sean más violentos.

9.21 El Comité asimismo observó que el MSC 85 había tomado nota de que se carecía de reglas de ámbito mundial sobre el personal armado a bordo de los buques y de que había una falta general de orientaciones por parte de los Estados de abanderamiento. El MSC 85 aceptó la opinión de varias delegaciones de que la posesión de armas de fuego por parte de personal de seguridad profesional a bordo de los buques mercantes era, en principio, una cuestión que deberían determinar los Estados de abanderamiento y no la Organización.

9.22 Las delegaciones que asistieron al MSC 85 habían subrayado que los procedimientos aduaneros en los puertos y en los Estados ribereños para la importación de armas de fuego constituirían complicaciones adicionales, con la posibilidad de que se negara la entrada de los buques al puerto, y los efectos adversos correspondientes relacionados con el permiso de tierra de la gente de mar.

9.23 Asimismo, las delegaciones señalaron los complejos desafíos jurídicos que presentaba la posesión de armas de fuego a bordo, incluidas las repercusiones en las pólizas de seguros y la responsabilidad. El MSC 85 tomó nota de que en un estudio reciente realizado por BIMCO, se habían señalado cuestiones importantes y costosas en relación con los Clubes de P & I por lo que respecta a la posesión de armas de fuego.

9.24 El MSC 85 también había llegado a la conclusión de que toda compañía que facilite personal armado para trabajar a bordo de un buque sería plenamente responsable de las consecuencias, con arreglo al derecho del Estado de abanderamiento y, cuando opere en las aguas territoriales de otro Estado, con arreglo a las leyes del Estado ribereño en cuestión.

10 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

10.1 El Comité recordó que en el FAL 34 había tomado nota de que en el párrafo 7 de la parte dispositiva de la resolución A.984(24), "Facilitación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados con fines médicos o de salud pública", se pedía al Secretario General que analizara la posibilidad de establecer un mecanismo especial en el seno de la Organización para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con toda prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, en estrecha colaboración con el OIEA.

10.2 El Comité también recordó que tras tener en cuenta las deliberaciones del DSC 11 y el MSC 81 sobre la cuestión, los cuales apoyaron el concepto de dicho mecanismo, y teniendo las propuestas pertinentes presentes, en el FAL 34:

- .1 aprobó, en principio y a reserva de los resultados de una prueba, el mecanismo propuesto en el seno de la Secretaría de la OMI para la resolución de las dificultades en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG;
- .2 pidió a la Secretaría que sometiera a prueba el mecanismo propuesto y que informase sobre la experiencia adquirida en el FAL 35, para que se evaluaran los resultados de dicha prueba; y
- .3 pidió a la Secretaría que continuara colaborando con el OIEA, la OIT y otros organismos de las Naciones Unidas sobre las cuestiones relacionadas con los retrasos y rechazos de remesas de materiales radiactivos de la Clase 7.

10.3 Canadá (FAL 35/10) facilitó, entre otras cosas, una visión general de las novedades producidas sobre la cuestión desde el FAL 34, del plan de acción del Comité Directivo Internacional del OEIA y un resumen de los casos notificados de rechazos de remesas, y propuso que se adoptase una serie de medidas para avanzar en la cuestión. Canadá llegó a la conclusión de que esta cuestión dista mucho de resolverse y señaló que es imprescindible que el Comité y todos los Estados Miembros sigan prestando apoyo a la identificación y resolución de las causas primordiales y participando en estas tareas. Asimismo, Canadá tomó nota de que gracias a los esfuerzos de numerosas administraciones y organizaciones, se había avanzado en la resolución de algunos de los problemas, y se preveía que sea necesario continuar realizando tales esfuerzos.

10.4 A juicio de la delegación de Canadá, se estaban logrando esfuerzos y existía una integración activa de la OMI/OIEA/OACI con los Estado Miembros, las organizaciones no gubernamentales y las asociaciones del sector y funcionales, así como una cadena de suministro logístico internacional que contribuye a facilitar el transporte de estos importantes productos médicos, industriales y energéticos.

10.5 El Comité tomó nota de la información facilitada verbalmente por la Secretaría en relación con la puesta a prueba del mecanismo establecido. El Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.984(24) y las decisiones adoptadas en el FAL 34, había designado un punto de información en la OMI sobre la resolución de las dificultades experimentadas en el transporte de mercancías peligrosas del Código IMDG, incluidos los materiales radiactivos de la Clase 7, en abril de 2007. Desde entonces, la Secretaría había desempeñado un papel activo para intentar resolver tales dificultades, entre el que cabe destacar la asistencia a las reuniones pertinentes del OIEA. Como resultado de ello, se habían introducido las correspondientes enmiendas en las Normas de seguridad del transporte del OIEA, que sirven de base para enmendar las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas y otras reglamentaciones modelo.

10.6 Asimismo, la Secretaría asistió a todas las reuniones del Comité Directivo Internacional del OIEA sobre el rechazo de las remesas de material radiactivo. El OIEA había realizado una serie de sesiones formativas y seminarios regionales con objeto de facilitar el transporte de dichas remesas. La Secretaría ha establecido una base de datos sobre el rechazo de mercancías peligrosas y, hasta la fecha, dicha base de datos cuenta con 100 informes, a los cuales podían acceder el OIEA y la OACI. La Organización está elaborando material didáctico informatizado para el aprendizaje electrónico sobre la Clase 7. Se ha iniciado dicha labor, y se espera que el material didáctico esté disponible en el tercer trimestre del año en curso, y podrán acceder a él, gratuitamente, todos los usuarios no comerciales.

10.7 El Comité acordó que, habida cuenta de los resultados de las pruebas del mecanismo para la resolución de las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados con fines médicos o de salud pública, era obvio que todavía no se había resuelto la cuestión del rechazo de las remesas. Por ello, el Comité acordó pedir al Secretario General que continúe con las pruebas del mecanismo dentro de la Secretaría de la OMI para la resolución de las dificultades en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y encargó a la Secretaría que le informara en el FAL 36 acerca de los resultados de la experiencia obtenida, con objeto de que el Comité pueda determinar las acciones que es preciso adoptar.

10.8 Asimismo, el Comité pidió a la Secretaría que continuara colaborando con los organismos y las organizaciones pertinentes por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con los retrasos y rechazos de remesas de cargas clasificadas en el Código IMDG, y especialmente los materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados con fines médicos o de salud pública, y que informara en consecuencia en el FAL 36.

11 COOPERACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA

11.1 El Comité recordó que el TC 56 había tomando nota de que la declaración de misión de la OMI constituye un apoyo decidido a los objetivos de desarrollo del Milenio (ODM) y contribuirá considerablemente a la implantación de los resultados de la Cumbre Mundial de 2005 por los medios siguientes: promoviendo la sostenibilidad medioambiental, fortaleciendo el marco para la protección marítima de la Organización y logrando el consenso mundial sobre la labor de la Organización en cuanto a las vías de navegación esenciales, que las Naciones Unidas reconocen como un elemento clave en la lucha mundial contra el terrorismo y el mantenimiento de la protección del transporte marítimo y la cadena mundial de suministro, en términos generales. El TC 56 también estimó que el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) contribuye a los objetivos más amplios de desarrollo de las Naciones Unidas mediante el impulso del desarrollo sostenible, el fomento de los recursos humanos y la creación de capacidad.

11.2 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento FAL 35/11 (Secretaría) sobre el estado de las actividades relativas a la implantación del Convenio realizadas en el marco del PICT. Las actividades podrían agruparse, a grandes rasgos, en cuatro categorías, a saber: seminarios, que pueden ser de ámbito regional, subregional y nacional; evaluación de las necesidades; y misiones de seguimiento y asesoramiento. Durante el periodo considerado no se llevó a cabo ninguna misión de evaluación de las necesidades, ni se programó ninguna para 2009. El programa de los seminarios y de las misiones de asesoramiento figura en el anexo del mencionado documento.

11.3 Asimismo, el Comité tomó nota de que los seminarios tenían por objetivo:

- .1 lograr que los asistentes adquiriesen un conocimiento cabal del Convenio;
- .2 brindar a los asistentes un conocimiento pleno de las ventajas y los beneficios económicos e institucionales que reporta la aceptación e implantación del Convenio;
- .3 facilitar directrices sobre las medidas de seguimiento relativas a la aplicación del Convenio, en particular la utilización de los impresos FAL de la OMI;
- .4 informar sobre las funciones de los comités nacionales de facilitación; y
- .5 facilitar a los participantes información adicional relacionada con el seminario.

11.4 El Comité tomó nota además de que en el marco del PICT, durante 2008 se había celebrado un seminario nacional sobre cuestiones de facilitación en Limbé (Camerún), al que asistieron aproximadamente un total de 103 participantes, y de que el seminario regional programado para Fiji se celebraría en 2009, dado que se estaba reestructurando su formato y contenido para incluir cuestiones relacionadas con la protección marítima, así como cuestiones relacionadas con los tratados SUA de 1988 y 2005. En 2009, estaba previsto celebrar tres seminarios nacionales en Gambia, Ghana y Guinea y tres seminarios regionales en Guatemala, Viet Nam y en un país que debían decidir los países de la ROCRAM.

11.5 La delegación del Perú, en nombre de los países de la región del GRULAC, manifestó su agradecimiento por las actividades de cooperación técnica de la Organización en la región y dió las gracias a los países que las acogieron. Dicha delegación manifestó la opinión de que esas actividades eran muy beneficiosas para la región y esperaba que continuaran realizándose.

11.6 La delegación de Nigeria manifestó la opinión de que estos seminarios revestían gran importancia para los países de la región y agradeció las actividades de cooperación técnica realizadas por la Organización, a la vez que señaló que Nigeria estaría interesada en acoger un seminario de este tipo en el futuro.

11.7 La delegación de la República de Corea reiteró que apoyaría plenamente a cualquier país en desarrollo en la formación e instalación del concepto de ventanilla única.

11.8 El Comité manifestó su agradecimiento a los Gobiernos de los Estados Miembros anteriormente mencionados por su buena disposición a ser los anfitriones de dichas actividades, y a la Secretaría y los consultores por organizar y realizar con éxito las misiones.

11.9 Asimismo, el Comité manifestó que era importante continuar con estas actividades de cooperación técnica en relación con los aspectos de facilitación, a fin de ayudar en el cumplimiento de la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité, adoptados por el FAL 32, parámetros con lo que, entre otras cosas, se trata de fomentar una aceptación más generalizada del Convenio y la adopción de las medidas recogidas en el mismo, con objeto de contribuir a los esfuerzos y la labor del Comité destinados a implantar de forma universal las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

11.10 A este respecto, el Comité recordó, en particular, que en el marco de su dirección estratégica y labor, debería:

- determinar medidas en el ámbito de la asistencia técnica que se podrían adoptar para facilitar el tráfico marítimo internacional en los países en desarrollo; y
- determinar posibles medidas en el ámbito de la asistencia técnica para ampliar el uso de la tecnología de la información y el comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo, especialmente en los países en desarrollo,

e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas sobre las medidas que podrían adoptarse en colaboración con el Comité de Cooperación Técnica.

Prioridades temáticas para el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) correspondiente al bienio 2010-2011

11.11 Al examinar el documento FAL 35/11/1 (Secretaría), el Comité recordó que el TC 57 aprobó el PICT correspondiente al bienio 2008-2009, el cual incluye prioridades temáticas relacionadas con la facilitación. Al preparar el presente PICT, por primera vez, el Comité de Cooperación Técnica estableció los vínculos entre el PICT y los objetivos de desarrollo del Milenio, y los incorporó en el programa.

11.12 Asimismo, el Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario, adoptó la resolución A.1006(25), "La vinculación entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de desarrollo del milenio", y pidió al Comité de Cooperación Técnica que otorgara mayor prioridad a las actividades que no solamente fomenten la pronta ratificación y efectiva implantación de los instrumentos de la OMI, sino que, además, contribuyan al logro de los objetivos de desarrollo del Milenio, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), así como las necesidades especiales de África en el ámbito del transporte marítimo, y que garantizara que tales necesidades se recogen en el PICT.

En particular, en la resolución A.1006(25) también se reconoció la importante función que un sector portuario y naviero seguro, protegido, eficaz y respetuoso con el medio ambiente desempeña en el desarrollo sostenible de todos los Estados y en el logro de los objetivos de desarrollo del Milenio, incluido el acceso intermodal efectivo a los puertos.

11.13 El Comité examinó las propuestas formuladas en el anexo del documento FAL 35/11/1 (Secretaría) en relación con las prioridades temáticas para la facilitación del tráfico marítimo internacional para el bienio 2010-2011, mostró su conformidad al respecto, según se indica en el anexo 7 y encargó a la Secretaría que las remitiese al Comité de Cooperación Técnica para examinarlas con miras a incluirlas en el PICT correspondiente al bienio 2010-2011.

Ejecución de las actividades de cooperación y asistencia técnica

11.14 El Comité tomó nota de que en algunos casos, la ejecución de las actividades de cooperación y asistencia técnica estaba supeditada, entre otras cosas, a los siguientes aspectos:

- .1 la etapa o etapas del plan de seguridad aplicables en el país beneficiario; y
- .2 la disponibilidad de expertos adecuados para la actividad específica.

11.15 A este respecto, el Comité tomó nota además de que la ejecución y realización de actividades de cooperación y asistencia técnica en un país específico dependía de que el Departamento de Seguridad de las Naciones Unidas pudiera conceder la acreditación necesaria, a los fines de seguridad, para la misión en cuestión. Teniendo presentes algunas experiencias recientes, se ha decidido que, en la situación actual, la Organización sólo realizaría misiones en países o zonas en los que o bien no esté vigente ninguna etapa del plan de seguridad, o bien la etapa del plan de seguridad sea de 1 (es decir, medidas de precaución).

11.16 El Comité también observó que se ha hecho muy difícil encontrar expertos competentes en cuestiones relacionadas con la facilitación, dispuestos a colaborar, dado que algunos expertos a los que se ha recurrido anteriormente ya han superado con creces la edad en la que se les puede contratar. Por ello, se insta a los Gobiernos Contratantes a que presenten a la Organización expertos en cuestiones relativas a la facilitación, cuyos servicios puedan ser usados por la Secretaría para facilitar asistencia o asesoría a Estados Miembros o a otros Gobiernos Contratantes, y a que examinen la posibilidad de que estos servicios se presten a la Organización sin que ésta incurra en costo alguno.

12 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Relaciones con las Naciones Unidas y sus organismos especializados

12.1 El Comité tomó nota de que en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 23 al 27 de junio de 2008, había tenido lugar la novena reunión en el marco del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, y de que el lema de la misma había sido "Seguridad y protección marítimas".

12.2 Se informó al Comité de que a modo de contribución a esta ronda del proceso consultivo la Secretaría de la OMI había presentado un documento informativo sobre seguridad y protección marítimas – funciones y actividades actuales de la OMI y sus logros, que abarcó aspectos técnicos del transporte marítimo desde la perspectiva del comercio internacional. Se constituyeron grupos para examinar cuestiones pertinentes a la seguridad y protección marítimas en los que se abordaron las amenazas para la protección marítima haciendo hincapié en la piratería y en los robos a mano armada contra los buques, la prevención y represión de la delincuencia transnacional, personas en el mar, cooperación y creación de capacidad. Entre los oradores estuvieron representantes de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, así como de las Naciones Unidas y sus Estados Miembros.

12.3 El Comité también tomó nota de que en nombre de la Secretaría, el Director de la División de Seguridad Marítima había facilitado una reseña de las actividades de la Organización durante los últimos 50 años con respecto a cuestiones pertinentes a la seguridad y protección marítimas, que abarcó la respuesta de la OMI a los retos emergentes en el ámbito de la seguridad y protección marítimas, la ampliación de su ámbito de actividades y la constitución de la OMI como un foro eficaz en el que discutir cuestiones relativas a la protección y seguridad marítimas y para la adopción de normas y reglamentos internacionales. También se facilitó una visión general de los retos actuales y futuros en materia de seguridad y protección marítimas, en especial por lo que respecta a la elaboración de nuevas medidas, su implantación y cumplimiento, novedades regionales y subregionales, sobre la necesidad de creación de capacidad. La Secretaría también participó en una actividad paralela sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar, organizada por el Grupo interorganismos de las Naciones Unidas.

12.4 El Comité observó que con posterioridad al FAL 34 había habido dos reuniones en el marco de la iniciativa interorganismos de las Naciones Unidas sobre la actuación con las personas rescatadas, siendo éstas la tercera y cuarta reunión al respecto. La tercera reunión se celebró en la sede de la oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) en Ginebra, el 11 de diciembre de 2007, y la cuarta se celebró durante la novena reunión del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, en la sede de las Naciones Unidas de Nueva York, del 23 al 27 de junio de 2008. La Secretaría estuvo presente en ambas reuniones.

12.5 El Comité tomó nota de que la Secretaría había participado, junto con el ACNUR, en una actividad paralela sobre el rescate en el mar, con ocasión del diálogo del Alto Comisionado sobre retos para la protección, con miras a la concienciación, celebrado en Ginebra del 11 al 12 de diciembre de 2007.

12.6 El Comité también tomó nota de que la Secretaría había continuado colaborando con los organismos y los programas competentes de las Naciones Unidas en sucesos en los que estaban involucradas personas rescatadas en el mar y que había participado en diversos seminarios/conferencias sobre la cuestión.

En enero de 2008 la Secretaría asistió a una Conferencia sobre interceptación, rescate y protección en las fronteras marítimas europeas, celebrada en Atenas (Grecia), organizada por el ACNUR junto con el Servicio de Guardacostas Helénico, en la cual presentó un documento sobre las disposiciones del Convenio SOLAS 1974 y del Convenio SAR 1979, sus enmiendas y el régimen de seguridad de la vida humana en el mar.

En mayo de 2008 la Secretaría participó en la conferencia del ACNUR en el Golfo de Edén sobre personas rescatadas en el mar, celebrada en Yemen. La Secretaría estuvo representada por un funcionario de la División de Cooperación Técnica, por lo que pudo facilitar pormenores sobre las actividades de cooperación técnica disponibles a través de la OMI, especialmente en cuestiones de búsqueda y salvamento y creación de capacidad, esperándose que esto conduzca a una mayor cooperación con el ACNUR en este campo.

12.7 El Comité recordó que en el FAL 34 había tomado nota de que se había publicado en diversos lenguajes el folleto informativo OMI/ACNUR: orientaciones sobre los principios y prácticas aplicables a los migrantes y refugiados. El Comité tomó nota de que en 2007 se había difundido ampliamente el folleto y de que en el sitio de la red de la OMI estaba disponible en versión electrónica. En la actualidad, en el ACNUR y la OMI estaban ultimando la versión en ruso de la publicación.

12.8 El Comité asimismo tomó nota de que la Comisión Económica para Europa había celebrado una conferencia en el Pireo (Grecia) el 27 y 28 de septiembre de 2008, en la cual participó la Secretaría, sobre *Hinterland connections of seaports; the role of seaports as a link between inland and maritime transport* (Conexiones entre los puertos marítimos y tierra adentro, la función de los puertos marítimos como enlace entre el transporte marítimo y tierra adentro). Hubo una amplia participación en la Conferencia y en la misma se buscó garantizar unos enlaces eficaces entre los modos de transporte marítimos e interiores; cómo se pueden integrar eficazmente los puertos marítimos en la infraestructura del transporte; y cuál es la mejor manera de solventar el problema de las conexiones tierra adentro así como facilitar a los países en desarrollo de la región que abarca la CEE la oportunidad de beneficiarse de la experiencia de economías con puertos/puntos de enlace/puntos de tránsito de altos ingresos.

Relaciones con las organizaciones no gubernamentales

Generalidades

12.9 Al examinar los documentos FAL 35/2/1 (Secretaría), FAL 35/2/2 (Secretaría) y FAL 35/2/4 (Secretaría) el Comité tomó nota de las decisiones pertinentes del C 98, C/ES 24 y el C 100/D con respecto a las relaciones con las organizaciones no gubernamentales a las que recientemente se les había concedido el carácter consultivo o que habrán sido referidas al Comité con miras a asesorar al Consejo acerca de si se les debía conceder el carácter consultivo.

Organizaciones no gubernamentales a las que se las había concedido carácter consultivo

12.10 El Comité tomó nota en especial de que, con posterioridad al FAL 34 el Consejo había decidido otorgar carácter consultivo al:

- .1 Consejo Internacional de Fabricantes de Pinturas y Tintas de Imprimir (IPPIC);

- .2 Fondo Internacional para la Protección de los Animales y su Hábitat (IFAW), con carácter provisional durante un máximo de dos años, transcurridos los cuales deberá revisarse la situación;
- .3 Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO), con carácter provisional, durante un máximo de dos años, transcurridos los cuales deberá revisarse la situación; y
- .4 la Asociación Mundial de Enseñanza y Formación Marítimas (GlobalMET).

Consideración de solicitudes de concesión del carácter consultivo

12.11 El Comité, de conformidad con la solicitud del C 100, examinó las solicitudes de obtención de carácter consultivo presentadas por:

- .1 el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC); y
- .2 la Asociación Internacional de Policía de Puertos y Aeropuertos (IAASP).

12.12 El Comité le pidió a un Grupo especial (el Grupo), presidido por el Sr. Giancarlo Olimbo (Italia), que examinase las antedichas solicitudes y le asesorase con respecto a sus recomendaciones para el Consejo.

12.13 El Grupo informó (FAL 35/WP.7) de que el WSC y la IAASP se ajustaban a todos los criterios exigidos para la concesión del carácter consultivo; se determinó que podían contribuir a la labor del Comité y se estimó que no pareciese que tuviesen acceso a la OMI a través de ninguna otra organización. Como resultado, el Grupo aconsejó que el Comité recomendase al Consejo que concediese el carácter consultivo al WSC y a la IAASP.

12.14 El Comité se mostró satisfecho con la información facilitada y decidió recomendar al Consejo que se otorgara el carácter consultivo al WSC y a la IAASP.

Día Marítimo Mundial 2009

12.15 El Comité tomó nota de que el C 100 había aprobado la propuesta del Secretario General de que el lema del Día Marítimo correspondiente a 2009 fuese:

"EL CAMBIO CLIMÁTICO: un desafío también para la OMI"

13 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

Adopción de enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité

13.1 El Comité recordó que en el FAL 34 de sesiones, tras haber examinado sus Directrices sobre organización y método de trabajo (las Directrices) a la luz de la experiencia obtenida con su aplicación y con miras a armonizarlas en la medida de lo posible con las del MSC y MEPC (Directrices MSC/MEPC), aprobó las Directrices revisadas, las cuales se distribuyeron mediante la circular FAL.3/Circ.188.

13.2 El Comité, tras tomar nota de que el MSC 83 después de haber examinado las recomendaciones emanadas de la reunión de Presidentes, había dado su visto bueno, al igual que posteriormente hizo el MEPC 57, a nuevas enmiendas a las directrices MSC/MEPC, y con miras a continuar la armonización de sus directrices con las del MSC y el MEPC, aprobó las enmiendas a las Directrices que figuran en el anexo del documento FAL 35/13 (Secretaría) y le pidió a la Secretaría que las incorporase en las Directrices existentes (esto es, las distribuidas mediante la circular FAL.3/Circ.188) y que la distribuyesen mediante una circular FAL.3, que también debería revocar la circular FAL.3/Circ.188. A este respecto el Comité autorizó a la Secretaría a que introdujese cualquier cambio en la redacción que determinase que era necesario durante la preparación del documento.

Elaboración de directrices para la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel

13.3 El Comité toma nota de que la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones había adoptado la resolución A.990(25) sobre la implantación del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009 y que en los párrafos dispositivos 4 y 5 de la antedicha resolución había:

- pedido al Consejo que, con carácter prioritario, y por conducto de su Grupo especial de trabajo sobre el Plan estratégico de la Organización, elaborase directrices para todos los órganos de la OMI sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, incluidas orientaciones para la evaluación de los puntos del programa de trabajo y para el formato y el contenido del informe sobre la labor llevada a cabo por los distintos órganos de la Organización; y
- también pidió al Consejo y a los Comités que examinasen y revisasen sus directrices sobre organización y método de trabajo a la luz de las directrices elaboradas por el Consejo sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

13.4 La Secretaría (FAL 35/13/1) informó de que el Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, aprobó la constitución de un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel que informó sobre su labor en la octava reunión del Grupo especial de trabajo del Consejo sobre la estrategia de la Organización, que a su vez informó sobre el resultado de su labor en el C 101.

El C 101 tomó nota de la información facilitada en el informe correspondiente a la octava reunión del Grupo especial del Consejo así como de la facilitada verbalmente por el Presidente de este Grupo y por el Secretario General. En especial, el Consejo tomó nota de los avances en la evaluación de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel y, en este contexto:

- refrendó la decisión del Grupo especial de volver a constituir el grupo de trabajo por correspondencia;
- aprobó la celebración de una reunión adicional en 2009 del Grupo especial para ultimar las Directrices, al mismo tiempo que su reunión prevista para ese año;
- acordó que las Directrices una vez ultimadas deberían ser adoptadas a través de una resolución de la Asamblea; y

- instó a los Estados Miembros y a los Presidentes de los Comités y de los Subcomités a que participasen activamente en las deliberaciones tanto del Grupo de trabajo por correspondencia que se había vuelto a constituir, como en las reuniones próximas del Grupo de trabajo.

13.5 El Comité también tomó nota de que la Secretaría mantendría al Comité informado de las novedades al respecto con miras a que pudiese adoptar las medidas que espera la Asamblea.

14 PROGRAMA DE TRABAJO

Generalidades

14.1 El Comité tomó nota de que la Asamblea había adoptado la resolución A.989(25) sobre el Plan estratégico de la Organización (para el bienio 2008-2013) y la resolución A.990(25) sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009.

Cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 36

14.2 Basándose en los progresos alcanzados durante el periodo de sesiones, el Comité aprobó la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 36, que figura en el anexo del documento 35/WP.1 (Presidente).

Constitución de grupos de trabajo y de redacción durante el FAL 36

14.3 El Comité, tomando en consideración las decisiones adoptadas en relación con diversos puntos del orden del día, acordó que en su 36º periodo de sesiones deberían constituirse los siguientes grupos de trabajo:

- [.1 Examen general e implantación del Convenio.
- .2 Medios electrónicos para el despacho de buques.

14.4 El Comité también acordó que, en esta fase, no era posible predecir las necesidades exactas con respecto a la constitución de grupos de redacción en el FAL 36.

14.5 El Comité también acordó que, de ser necesario, en el FAL 36 determinaría cualquier otro grupo de trabajo o de redacción que pudiera ser necesario constituir al examinar los diversos puntos del orden del día. El Comité pidió a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborase y distribuyese el calendario provisional para el FAL 36 y una lista de los posibles grupos de trabajo y de redacción que pudiera ser necesario constituir, a más tardar, una semana después del último plazo para la presentación de documentos para ser examinados en el FAL 36.

Propuestas de semanas de reunión para el bienio 2010-2011

14.6 El Comité, con miras a permitir al Secretario General que prepare la propuesta presupuestaria pertinente correspondiente al bienio 2010-2011, para su examen por la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario en noviembre de 2009, y tomando en consideración de que de conformidad con el artículo 50 del Convenio constitutivo de la OMI y con la regla 2 a) del Reglamento interior, debe reunirse en periodos de sesiones ordinarios al menos una vez al año, propuso una semana de reuniones durante 2010 y una semana de reuniones durante 2011.

Función, misión, dirección estratégica y labor del Comité

14.7 El Comité recordó que en su 32º periodo de sesiones (4 a 8 de julio de 2005), aprobó su función, misión, dirección estratégica y labor, tal como figuran en el anexo 4 del documento FAL 32/22 y que acordó que la "dirección estratégica" del Comité claramente debería ser coherente con la dirección estratégica de la Organización, tal como figura en la resolución A.944(23) sobre el Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2004 a 2010), adoptada en noviembre de 2003.

14.8 El Comité reconoció que desde el FAL 32 la Asamblea ha revisado en dos ocasiones el Plan estratégico de la Organización, en noviembre de 2005 y de 2007 y que el que está actualmente en vigor es el que figura en la resolución A.989(25) sobre el Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008-2013). También se espera que la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones, en noviembre de 2009, revise el Plan estratégico de la Organización y adopte uno para el sexenio 2010 a 2015. También se prevé que adopte el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio de 2010-2011.

14.9 El Comité también reconoció que la decisión adoptada en el FAL 32 de que la "Dirección Estratégica" del Comité sea claramente coherente con la "Dirección Estratégica" de la Organización, tal como dice la resolución A944(23) "Plan Estratégico de la Organización (para el sexenio del 2004 a 2010)" genera diversas complicaciones dado que solamente se refiere a la solución A.944(23), la cual fue revocada por la Asamblea en noviembre de 2005. Asimismo el Comité, desde el FAL 32, no ha examinado su función, misión, dirección estratégica y labor a fin de garantizar que son coherentes con el Plan estratégico de la Organización en vigor.

14.10 Con miras a resolver estas anomalías que se han puesto de manifiesto, el Comité acordó que:

- .1 la "Dirección Estratégica" del Comité, tal como se dispone en su función, misión, dirección estratégica y labor, debe ser en todo momento coherente con la "Dirección Estratégica" de la Organización tal como figure en el Plan estratégico de la Organización en vigor; y
- .2 en su primer periodo de sesiones con posterioridad a cada uno de los periodos ordinarios de la Asamblea, examinará su "Dirección estratégica", tal como figura en la función, misión, dirección estratégica y labor del Comité, con miras a garantizar que es coherente con la "Dirección estratégica" de la Organización que figura en el Plan Estratégico de la Organización en vigor.

14.11 En el periodo de sesiones de 2010 del Comité habrán transcurrido cinco años desde el momento en que este aprobó la función, misión, dirección estratégica y labor actuales, y se estimó que había llegado el momento de su examen y actualización, especialmente debido a la institucionalización del Comité y las expectativas creadas.

14.12 Como resultado, el Comité también acordó que en su próximo periodo de sesiones llevaría a cabo, de forma adicional al examen que se ha señalado en el párrafo 14.9.2, un examen amplio de su función, misión, dirección estratégica y labor con miras a garantizar que responde adecuadamente a las necesidades actuales y emergentes en términos de facilitación del tráfico marítimo y con respecto al incremento de la protección marítima.

14.13 Con miras a avanzar en esta labor, el Comité pidió a la Secretaría que, en colaboración con el Presidente, elaborase propuestas que pudieran conformar la base de las deliberaciones.

Fecha y lugar del próximo periodos de sesiones

14.14 El Comité tomó nota de que, provisionalmente, se había previsto que el FAL 36 tuviese lugar del 26 al 30 abril de 2010 en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres, Reino Unido.

15 ELECCIÓN DEL PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010

15.1 El Comité, de conformidad con su reglamento, eligió por unanimidad al Sr. Charles Abela (Malta) como su Presidente y al Sr. Eildert Broekema (Países Bajos) como su Vicepresidente para 2009 y 2010.

15.2 El Comité manifestó su profundo agradecimiento a su anterior Vicepresidente, Sr. Arnett E. Hill, de Liberia quien renunció al puesto tras haber asumido otro cargo en Liberia, por su lealtad y arduos esfuerzos para el Comité y sus objetivos y le deseó lo mejor en sus proyectos futuros.

16 OTROS ASUNTOS

Evento especial

16.1 Para conmemorar la primera reunión del Comité tras su institucionalización de conformidad con el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el Comité celebró un evento especial bajo el lema "El Comité de Facilitación – Retos futuros", el 12 de enero de 2009.

16.2 Durante el evento hicieron uso de la palabra el Secretario General; el Presidente, Sr. C. Abela, el Sr. P. Hinchliffe, quien habló en nombre de la Cámara Naviera Internacional; y el Sr. J. Brainbridge, quien hizo uso de la palabra en nombre de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. Sus presentaciones se han distribuido en el documento FAL 35/INF.9.

Mejoras en la provisión y calidad de información náutica sobre los puertos

16.3 El Comité tomó nota de que el MSC 83 había invitado al Comité a que examinase la información facilitada en el documento MSC 83/INF.19 (IHMA y otros) y a estos efectos se distribuyó el documento FAL 35/INF.4 (Secretaría). No obstante, con posterioridad a haberse distribuido el documento FAL 35/INF.4, la IHMA y otros actualizaron la información facilitada en el MSC 83 y presentaron nuevo material en el documento FAL 35/INF.6 (IHMA y otros). Como resultado de esto, el Comité no examinó el documento FAL 35/INF.4 (Secretaría), dado que el mismo había sido reemplazado por el documento FAL 35/INF.6.

16.4 La IHMA y otros (FAL 35/INF.6) señalaron que la diversidad de fuentes de información náutica, en ocasiones incoherentes, necesarias para entrar a puerto y la utilización de un puesto de atraque/terminal pueden llevar a confusión por parte del usuario. El entendimiento erróneo o la utilización incorrecta de tales datos tienen una influencia directa en la seguridad del buque y del puerto, así como en la eficacia de las operaciones portuarias y en la protección del medio ambiente. La IHMA y otros sugirieron, por tanto, que es necesario examinar un método más eficaz y normalizado para hacer que esta información esté disponible para los usuarios, incluidos quienes publican información náutica. La IHMA y otros también informaron de que ya se disponía de un modelo basado en la red para introducir y facilitar información sobre la entrada a los puertos y de que se estaba trabajando en elaborar un sistema similar para los puntos de atraque/terminales.

16.5 El Comité tomó nota, con agradecimiento, de la información facilitada y de las iniciativas adoptadas por la IHMA y otros con miras a contar con un método más eficaz y normalizado para que esta información esté disponible para los marinos y para quienes publican información náutica, y estimó que esto sería de gran beneficio para los marinos y las autoridades portuarias.

Directiva del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos sobre los permisos de tierra y otras cuestiones

16.6 El Comité recordó la resolución A.989(25) "Plan estratégico de la Organización (para el bienio 2008-2013)" en la que, entre otras cosas, se dice específicamente en relación con la protección marítima y la facilitación:

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

16.7 El Comité también recordó la resolución 11 de la Conferencia SOLAS 2002 "Aspectos relacionados con el factor humano y permiso de tierra para la gente de mar" y la circular MSC/Circ.1112 sobre el permiso de tierra y el acceso a los buques en virtud del Código PBIP.

16.8 Los Estados Unidos (FAL 35/INF.7) informaron de que el Jefe del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos envió, el 22 de octubre de 2008, una directiva a todas las unidades del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, en relación con los permisos de tierra y cuestiones relativas al acceso por lo que respecta a las organizaciones que velan por el bienestar, y de otro tipo, en relación con la gente de mar a bordo de buques que visiten puertos de los Estados Unidos. En especial, la directiva aborda cuestiones acerca de las cuales se ha informado, esto es, que en algunos puertos y terminales, así como en otras instalaciones en los Estados Unidos reglamentadas de conformidad con el Código PBIP, en algunos casos se ha denegado el acceso a gente de mar en posesión de visados debidamente expedidos a los efectos de permiso de tierra, cambio de tripulación, etc., y que igualmente se ha denegado el acceso a buques a los efectos de la prestación de servicios sociales a gente de mar y a representantes sindicales. En la directiva se señala que la denegación de este tipo de acceso va en contra del espíritu de los reglamentos de los Estados Unidos.

16.9 El Comité tomó nota con interés del contenido de la directiva y agradeció a los Estados Unidos la adopción de medidas puntuales y apropiadas y manifestó la opinión de que si bien las consideraciones en materia de protección son de importancia vital y los temas conexos son complejos e involucran a muchos y diferentes organismos, tales consideraciones no han de ser utilizadas como excusa para denegar a la gente de mar el permiso de tierra, igualmente de vital importancia, y su acceso a las organizaciones de bienestar social. Se ha de alcanzar un equilibrio adecuado entre la protección y la facilitación del tráfico marítimo.

16.10 El observador en representación de la ICMA señaló que agradecía todo esfuerzo realizado por los Estados Miembros para fomentar que las autoridades portuarias y los operadores de terminales faciliten el permiso de tierra a la gente de mar y el acceso a los buques por parte de los capellanes de puertos y otras personas que prestan asistencia social. En su opinión la denegación o restricciones por parte de estas instalaciones van en contra de los esfuerzos de la OMI y de

otros organismos de las Naciones Unidas por fomentar que más gente abrace la profesión de marino y que continúen ejerciéndola, estando motivados, bien formados y bien educados. El bienestar de la gente de mar depende en parte de la posibilidad de gozar de permisos de tierra.

16.11 La delegación de Arabia Saudita, con el apoyo de las delegaciones de Indonesia, Irán y del observador de la Liga de Estados Árabes, manifestó la opinión de que al haber tripulantes de diferentes nacionalidades, algunas veces la gente de mar se ve discriminada en determinados países por motivos raciales o culturales y no se les permite bajar a tierra, dándose el caso de que en ocasiones se destaca un guardia a bordo para impedirlo, y que debe haber un trato justo para todos los miembros de la tripulación, en especial por lo que respecta a los permisos de tierra.

Manifestaciones de agradecimiento

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

- Sr. Ronald Quipildor Tito (Bolivia) (vuelta a casa);
- Sr. Hugo Ricaurte Caravias, (Ecuador) (vuelta a casa);
- Sr. Howard Hime (Estados Unidos) (jubilación);
- Sr. Yun Min Jong (República Democrática de Corea) (vuelta a casa);
- Sr. Kwang Nam Ri (República Democrática de Corea) (vuelta a casa);
- Sr. George Demetriades (Chipre) (vuelta a casa);
- Sr. Victor Tsyachnikov (Secretaría) (jubilación);
- Sra. Catherine Linley (Secretaría) (cese en el servicio);
- Sr. Alfredo Garofalo (Secretaría) (jubilación);
- Sr. F. van Tongerlooy (Secretaría) (jubilación);
- Sra. Michèle Foré (Secretaría) (jubilación); y
- Sr. Leroy Mayers (Secretaría) (jubilación).

ANEXO 1

REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

ÍNDICE

	Página
Definiciones	
Artículo 1	4
Periodo de sesiones	
Artículo 2.....	4
Artículo 3	4
Artículo 4	4
Artículo 5	5
Delegaciones	
Artículo 6	5
Artículo 7	5
Artículo 8	6
Carácter público o privado de las sesiones	
Artículo 9	6
Orden del día	
Artículo 10	6
Artículo 11	6
Artículo 12	7
Artículo 13	7
Artículo 14	7
Artículo 15	7
Presidente y Vicepresidente	
Artículo 16	7
Artículo 17	8
Artículo 18	8

	Página
Órganos auxiliares	
Artículo 19	8
Secretaría	
Artículo 20	8
Artículo 21	8
Artículo 22	8
Idiomas	
Artículo 23	9
Artículo 24	9
Artículo 25	9
Votación	
Artículo 26	9
Artículo 27	9
Artículo 28	10
Artículo 29	10
Artículo 30	10
Elecciones	
Artículo 31	10
Artículo 32	10
Artículo 33	11
Artículo 34	11
Dirección de los debates	
Artículo 35	11
Artículo 36	11
Artículo 37	12
Artículo 38	12
Artículo 39	12
Artículo 40	12
Artículo 41	13
Artículo 42	13
Artículo 43	13
Artículo 44	13
Artículo 45	13
Artículo 46	13
Artículo 47	14

	Página
Invitación de expertos	
Artículo 48	14
Enmiendas al Reglamento interior y su aplicación	
Artículo 49	14
Artículo 50	14
Artículo 51	14
Autoridad suprema del Convenio	
Artículo 52	14

REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

Definiciones

Artículo 1

A los efectos del presente reglamento se entenderá:

- i) por "Convenio", el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional;
- ii) por "Organización", la Organización Marítima Internacional;
- iii) por "Miembro", un Miembro de la Organización;
- iv) por "otro participante", todo Gobierno no Miembro que tenga derecho a participar en la labor del Comité en virtud de las disposiciones pertinentes de un convenio o otro instrumento internacional cuando el Comité desempeñe las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de dicho convenio o instrumento, o en virtud de lo dispuesto en éstos, de conformidad con el artículo 51 del Convenio.

Periodos de sesiones

Artículo 2

- a) De conformidad con el artículo 50 del Convenio, el Comité celebrará periodos de sesiones ordinarios por lo menos una vez al año.
- b) A reserva de lo dispuesto en el párrafo a) del presente artículo, el Comité se reunirá en periodo de sesiones extraordinario cuando sea convocado por su Presidente o cuando 15 por lo menos de sus Miembros lo hayan solicitado por escrito al Secretario General.
- c) El Secretario General, siguiendo instrucciones del Presidente, notificará a los Miembros y, cuando proceda, a otros participantes, la fecha de celebración del periodo de sesiones con 60 días por lo menos de antelación. La notificación de un periodo de sesiones extraordinario se hará con 30 días por lo menos de antelación.

Artículo 3

Los periodos de sesiones del Comité se celebrarán en la sede de la Organización, a menos que sean convocados en otro lugar de conformidad con una decisión del Comité y con la aprobación previa del Consejo.

Artículo 4

- a) El Secretario General invitará a las Naciones Unidas, a los organismos especializados de las Naciones Unidas y al Organismo Internacional de Energía Atómica a estar representados en los periodos de sesiones del Comité.

- b) El Secretario General invitará a otras organizaciones intergubernamentales con las cuales se haya concluido un acuerdo o un arreglo especial a enviar observadores a los periodos de sesiones del Comité.
- c) De conformidad con las decisiones de la Asamblea y del Consejo, el Secretario General invitará a los movimientos de liberación reconocidos por la Unión Africana o por la Liga de los Estados Árabes a estar representados por observadores en los periodos de sesiones del Comité.
- d) El Secretario General invitará a las organizaciones internacionales no gubernamentales con las cuales la Organización haya establecido una relación apropiada de conformidad con el artículo 67 del Convenio a enviar observadores a los periodos de sesiones del Comité.

Artículo 5

- a) Los representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y del Organismo Internacional de Energía Atómica podrán participar sin derecho a voto en los debates del Comité o de sus órganos auxiliares y recibirán copia de todos los documentos expedidos al Comité, sin perjuicio de las disposiciones que sean necesarias para proteger los documentos de carácter confidencial.
- b) Los observadores invitados de conformidad con el artículo 4 *supra* podrán, por invitación del Presidente y con el consentimiento del Comité, participar sin derecho a voto en los debates del Comité o de sus órganos auxiliares sobre asuntos que les conciernan. Los observadores tendrán acceso a los documentos no confidenciales y a los demás documentos que el Secretario General, con la aprobación del Presidente, decida poner a su disposición.
- c) La participación de los observadores de organizaciones no gubernamentales se ajustará a los artículos que rigen las consultas con esas organizaciones.

Delegaciones

Artículo 6

Cada Miembro designará un representante y podrá designar también suplentes y aquellos asesores y expertos que estime necesarios. Otros participantes designarán representantes, suplentes, asesores o expertos, según corresponda.

Artículo 7

Cada Miembro, u otro participante cuando proceda, transmitirá al Secretario General los poderes de sus representantes y, si los hay, de los suplentes, así como los nombres de los demás miembros de su delegación. Estos poderes serán expedidos por el Jefe del Estado, el Jefe del Gobierno o el ministro de Relaciones Exteriores, o bien por una autoridad debidamente designada al efecto por uno de ellos. El Secretario General examinará los poderes de los representantes y suplentes e informará al Comité sin demora.

Artículo 8

En los periodos de sesiones para los cuales se requieran poderes, todos los representantes participarán provisionalmente en las sesiones con los mismos derechos hasta que el Secretario General haya presentado su informe sobre los poderes y el Comité haya decidido sobre la cuestión.

Carácter público o privado de las sesiones

Artículo 9

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

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

Orden del día

Artículo 10

El orden del día provisional de cada periodo de sesiones del Comité será preparado por el Secretario General con la aprobación del Presidente.

Artículo 11

El orden del día provisional de cada periodo de sesiones ordinario del Comité comprenderá:

- i) todos los puntos cuya inclusión haya sido pedida por la Asamblea;
- ii) todos los puntos cuya inclusión haya sido pedida por el Consejo o por un Comité de la Organización;
- iii) todos los puntos cuya inclusión haya sido pedida por el Comité en un periodo de sesiones anterior. Todo punto del orden del día de un periodo de sesiones del Comité cuyo examen no se haya terminado en ese periodo de sesiones se incluirá automáticamente en el orden del día del periodo de sesiones siguiente, a menos que el Comité decida otra cosa;
- iv) todo punto propuesto por un Miembro u otro participante, cuando proceda;
- v) los puntos, si los hay, relativos al informe del Comité al Consejo sobre la labor del Comité;

- vi) a reserva de las consultas preliminares que sean necesarias, todo punto propuesto por un órgano auxiliar de la Organización o por las Naciones Unidas o por uno de los organismos especializados o por el Organismo Internacional de Energía Atómica;
- vii) todo punto propuesto por el Secretario General.

Artículo 12

El Secretario General comunicará a los Miembros, y a otros participantes cuando proceda, el orden del día provisional de cada reunión, acompañado de los documentos correspondientes publicados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 a), en todos los idiomas de trabajo, por lo menos un mes antes de la apertura del periodo de sesiones.

Artículo 13

El primer punto del orden del día provisional de cada periodo de sesiones será la aprobación del orden del día.

Artículo 14

En circunstancias excepcionales, el Secretario General podrá, previa consulta con el Presidente, incluir en el orden del día cualquier asunto pertinente que se haya suscitado entre la fecha de envío del orden del día provisional y la de apertura del periodo de sesiones, en un orden del día provisional suplementario. El Secretario General notificará inmediatamente a los Miembros, y a otros participantes cuando proceda, el propósito de incluir un punto en un orden del día provisional suplementario.

Artículo 15

El Secretario General informará al Comité de las repercusiones técnicas, administrativas y financieras de todos los puntos esenciales del orden del día del Comité antes de que éste los examine. El Comité, a menos que decida otra cosa, no examinará dichos puntos hasta por lo menos 48 horas después de recibir el informe del Secretario General.

Presidente y Vicepresidente

Artículo 16

- a) El Comité elegirá un Presidente y un Vicepresidente de entre los representantes de sus Miembros. La elección tendrá lugar una vez al año.
- b) El Presidente y el Vicepresidente podrán ser reelegidos.

Artículo 17

- a) Si el Presidente está ausente de un periodo de sesiones o de parte de él, presidirá el Vicepresidente.
- b) Si el Presidente, por cualquier motivo, no puede ejercer sus funciones hasta el final de su mandato, el Vicepresidente actuará de Presidente hasta la elección de un nuevo Presidente.
- c) En caso de que ni el Presidente ni el Vicepresidente puedan desempeñar sus funciones, el Comité elegirá un Vicepresidente interino que actuará de Presidente mientras dure la incapacidad de aquéllos.

Artículo 18

El Presidente o el Vicepresidente en funciones de Presidente no votará.

Órganos auxiliares

Artículo 19

El Comité podrá crear los órganos auxiliares que estime necesarios. Esos órganos auxiliares se atenderán al presente Reglamento en la medida en que les sea aplicable. El Comité examinará por lo menos una vez al año la conveniencia de que los órganos auxiliares continúen sus funciones.

Secretaría

Artículo 20

El Secretario General actuará como Secretario del Comité y de sus órganos auxiliares y podrá delegar sus funciones en un miembro de la Secretaría.

Artículo 21

El Secretario General o un miembro de la Secretaría designado por él al efecto podrá hacer exposiciones orales o escritas acerca de cualquier asunto que se esté examinando.

Artículo 22

La Secretaría se encargará de recibir, traducir y hacer llegar a los Miembros, y a otros participantes cuando proceda, todos los informes, resoluciones, recomendaciones y demás documentos del Comité y de sus órganos auxiliares.

Idiomas

Artículo 23

Los idiomas oficiales del Comité son el árabe, el chino, el español, el francés, el inglés y el ruso. Los idiomas de trabajo son el español, el francés y el inglés.

Artículo 24

Las intervenciones en el Comité y en los órganos auxiliares de éste se harán en uno de los idiomas oficiales y serán interpretadas a los otros idiomas oficiales.

Artículo 25

- a) Todos los documentos concernientes a puntos del orden del día del Comité y de sus órganos auxiliares serán publicados en los idiomas de trabajo.
- b) Todos los informes, resoluciones, recomendaciones y decisiones del Comité y de sus órganos auxiliares serán redactados en uno de los idiomas oficiales y traducidos a los otros idiomas oficiales.

Votación

Artículo 26

- a) Sólo los Miembros tendrán derecho a votar. No obstante, cuando el Comité desempeñe las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de un convenio u otro instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en él, el derecho de voto sobre enmiendas a tal convenio u otro instrumento se ajustará a las disposiciones aplicables del convenio u otro instrumento de que se trate.
- b) Todo Miembro u otro participante con derecho a votar tendrá un voto.

Artículo 27

- a) Salvo disposición en otro sentido de cualquier convenio u otro instrumento internacional que confiera funciones al Comité, o en virtud de cuyas disposiciones el Comité desempeñe funciones de conformidad con el artículo 48 del Convenio, las decisiones del Comité y de sus órganos auxiliares, así como sus informes, resoluciones y recomendaciones, se aprobarán por mayoría de Miembros u otros participantes con derecho a votar, presentes y votantes.

- b) A los fines del presente reglamento, se considerará a los Miembros u otros participantes como "presentes y votantes" cuando emitan un voto afirmativo o negativo. Los que se abstengan de votar o emitan un voto no válido serán considerados como no votantes. Se entenderá que los Miembros u otros participantes están "presentes" cuando estén efectivamente presentes en la sesión en el momento de la votación, ya emitan un voto afirmativo o negativo, se abstengan, emitan un voto no válido o no participen en la votación. Los Miembros u otros participantes que asistan al periodo de sesiones pero que no estén presentes en la sesión en que se efectúe la votación serán considerados no presentes.
- c) Lo dispuesto en el presente artículo será aplicable sólo si en el momento de la votación se logra el quórum especificado en el artículo 35.

Artículo 28

El Comité votará normalmente a mano alzada. Sin embargo, todo Miembro u otro participante con derecho a votar podrá pedir una votación nominal. La votación nominal se efectuará siguiendo el orden alfabético inglés de los nombres de los Miembros u otros participantes con derecho a votar, comenzando por el Miembro u otro participante cuyo nombre haya sido sacado por sorteo por el Presidente.

Artículo 29

El voto de cada Miembro u otro participante que vote en una votación nominal será consignado en el informe correspondiente al periodo de sesiones de que se trate.

Artículo 30

En caso de empate en una votación, se procederá a votar por segunda vez en la sesión siguiente del mismo periodo de sesiones. De haber empate también en esa votación, se considerará rechazada la propuesta.

Elecciones

Artículo 31

Todas las elecciones en que haya más candidatos que cargos por proveer se harán por votación secreta.

Artículo 32

En las votaciones secretas el Comité designará dos escrutadores que procederán al escrutinio de los votos emitidos e informarán de ellos. Los escrutadores serán designados por el Comité, a propuesta del Presidente, de entre las delegaciones presentes. Los escrutadores informarán al Comité de todos los votos no válidos emitidos en la elección.

Artículo 33

Si sólo se va a elegir una persona y ninguno de los candidatos obtiene mayoría en la primera votación, se procederá a una segunda votación limitada normalmente a los dos candidatos que hayan obtenido el mayor número de votos. De haber empate en la segunda votación se aplazará la elección hasta la sesión siguiente del mismo periodo de sesiones. Si en esa sesión hay un nuevo empate, el Presidente decidirá entre los candidatos por sorteo.

Artículo 34

- a) Cuando hayan de proveerse al mismo tiempo y en las mismas condiciones dos o más cargos por elección, serán declarados electos los candidatos que en la primera votación obtengan mayoría. Si el número de candidatos que obtienen la mayoría necesaria es mayor que el número de cargos que han de proveerse, serán declarados electos los candidatos que hayan obtenido el mayor número de votos. Si el número de candidatos que obtienen mayoría es inferior al número de cargos que han de proveerse, se procederá a tantas votaciones sucesivas como sean necesarias para llenar las vacantes restantes. En estas votaciones sólo estarán incluidos los candidatos que en la votación precedente hayan obtenido el mayor número de votos, y el número de candidatos normalmente no será superior al doble del número de vacantes restantes.
- b) Se aplicará lo dispuesto en el artículo 33 si hay empate cuando deban proveerse dos o más cargos.

Dirección de los debates

Artículo 35

- a) Veinte Miembros u otros participantes, cuando proceda, constituirán quórum. En el caso de los órganos auxiliares, el quórum será determinado por el Comité.
- b) Cuando un convenio u otro instrumento internacional con respecto al cual el Comité desempeñe funciones establezca un quórum en una de sus disposiciones, tal disposición será aplicable cuando el Comité desempeñe dichas funciones.

Artículo 36

Además de ejercer las facultades que le confiere el presente Reglamento, el Presidente inaugurará y clausurará cada periodo de sesiones del Comité, dirigirá los debates, velará por el cumplimiento del presente Reglamento, concederá la palabra, someterá los asuntos a votación y dará a conocer las decisiones resultantes de las votaciones.

Artículo 37

Las propuestas y enmiendas serán presentadas normalmente por escrito y entregadas al Secretario General, quien hará llegar copias a las delegaciones. Por regla general no se discutirá ni se someterá a votación propuesta alguna en una sesión del Comité a menos que se haya distribuido su texto entre las delegaciones por lo menos veinticuatro horas antes. Sin embargo, el Presidente podrá autorizar la discusión y el examen de enmiendas a propuestas existentes o de mociones sobre cuestiones de procedimiento, aun cuando estas enmiendas y mociones no hayan sido distribuidas o lo hayan sido el mismo día.

Artículo 38

A propuesta del Presidente, el Comité podrá limitar el tiempo que haya de concederse a cada orador sobre un asunto objeto de debate.

Artículo 39

- a) Durante la discusión de cualquier asunto, todo Miembro u otro participante, cuando proceda, podrá plantear una cuestión de orden, que será resuelta inmediatamente por el Presidente de conformidad con el presente Reglamento. Todo Miembro u otro participante podrá apelar la decisión del Presidente. La apelación será sometida inmediatamente a votación y se mantendrá la decisión del Presidente a menos que sea revocada por mayoría de los Miembros u otros participantes presentes y votantes.
- b) El Miembro u otro participante que plantee una cuestión de orden no podrá tratar el fondo de la cuestión debatida.

Artículo 40

- a) A reserva de lo dispuesto en el artículo 39, tendrán precedencia sobre todas las demás propuestas o mociones presentadas, en el orden que a continuación se indica, las mociones encaminadas a:
 - i) suspender la sesión;
 - ii) levantar la sesión;
 - iii) aplazar el debate sobre el asunto que se esté discutiendo; y
 - iv) cerrar el debate sobre el asunto que se esté discutiendo.
- b) En relación con las propuestas indicadas en los apartados i) a iv) supra, sólo se concederá la palabra al proponente y además a un orador en pro y a dos en contra de la moción, tras lo cual ésta será sometida inmediatamente a votación.

Artículo 41

Si dos o más propuestas tratan de un mismo asunto, el Comité someterá las propuestas a votación en el orden en que hayan sido presentadas, a menos que decida otra cosa.

Artículo 42

Las partes de una propuesta o de una enmienda a una propuesta serán sometidas a votación por separado si el Presidente así lo decide con el consentimiento del proponente, o si un Miembro pide que la propuesta o la enmienda a la propuesta se divida y el proponente no formula objeción. Si hubiere objeción, se concederá primero la palabra sobre esta cuestión al autor de la moción de que la propuesta o la enmienda se divida y después al autor de la propuesta o enmienda inicial objeto de discusión, tras lo cual la moción de que la propuesta o enmienda se divida será sometida inmediatamente a votación.

Artículo 43

Las partes de una propuesta que hayan sido aprobadas serán sometidas a votación en conjunto. Si todas las partes dispositivas de la propuesta o de una enmienda han sido rechazadas, la propuesta o la enmienda se considerará rechazada en su totalidad.

Artículo 44

Se considerará que una moción es una enmienda a una propuesta si simplemente añade algo a parte de esa propuesta o suprime o modifica una parte de ella. La enmienda se someterá a votación antes que la propuesta a que se refiera y, si resulta aprobada, se someterá a votación la propuesta enmendada.

Artículo 45

Cuando se formulen dos o más enmiendas a una propuesta, se someterá a votación, en primer lugar, la enmienda que más se aparte del fondo de la propuesta original y, a continuación, la enmienda que, después de la anterior, se aparte más de dicha propuesta, y así sucesivamente hasta que se hayan sometido a votación todas las enmiendas. El Presidente determinará el orden en que se habrá de votar con respecto a las diferentes enmiendas, de acuerdo con lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 46

El autor de una moción podrá retirarla en cualquier momento antes de que haya sido sometida a votación, siempre que no haya sido objeto de una enmienda o que no se esté discutiendo una enmienda a la moción. La moción retirada podrá ser presentada de nuevo por cualquier Miembro u otro participante cuando proceda.

Artículo 47

Una vez aprobada o rechazada, una propuesta no podrá ser examinada de nuevo en el mismo periodo de sesiones del Comité, a menos que éste, por mayoría de sus Miembros y otros participantes cuando proceda, presentes y votantes, decida volver a examinarla. Con respecto a una moción de nuevo examen, sólo se concederá la palabra al autor de la moción y a otro orador en pro y a dos en contra de la moción, tras lo cual será sometida inmediatamente a votación.

Invitación de expertos

Artículo 48

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

Enmiendas al Reglamento interior y su aplicación

Artículo 49

El presente reglamento podrá ser modificado por decisión del Comité tomada por mayoría de los representantes de los Miembros presentes y votantes.

Artículo 50

El Comité podrá aplicar, a su discreción, las disposiciones del Reglamento interior de la Asamblea que considere adecuadas a circunstancias particulares.

Artículo 51

La aplicación de cualquier artículo del presente reglamento podrá ser suspendida por decisión del Comité tomada por mayoría de los Miembros presentes y votantes, siempre que se haya comunicado la propuesta de suspensión con veinticuatro horas de antelación. Podrá prescindirse de esa comunicación si ningún Miembro formula objeción.

Autoridad suprema del Convenio

Artículo 52

Si hubiere discrepancia entre una disposición del presente reglamento y una disposición del Convenio, prevalecerá el Convenio.

ANEXO 2**RESOLUCIÓN FAL.10(35)
(adoptada el 16 de enero de 2009)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR
EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965**

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

RECORDANDO el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (en adelante denominado "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 35º periodo de sesiones, las enmiendas al anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, 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 15 de mayo de 2010, a menos que antes del 15 de febrero de 2010 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes del Convenio 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

Capítulo 2 – Llegada, permanencia y salida de buques

B. Contenido y objeto de los documentos

1 En la Práctica recomendada 2.2.2, a continuación de "● Estado de abanderamiento del buque" se añade el nuevo texto siguiente:

"● número del viaje."

2 En la Práctica recomendada 2.3.1 a), a continuación de "● distintivo de llamada" se añade el nuevo texto siguiente:

"● número del viaje."

3 En la Práctica recomendada 2.3.1 b), a continuación de "● distintivo de llamada" se añade el nuevo texto siguiente:

"● número del viaje."

4 En la Norma 2.6.1, a continuación de "● distintivo de llamada" se añade el nuevo texto siguiente:

"● número del viaje."

5 Se suprime la Norma actual 2.6.3 y se sustituye por:

"2.6.3 *No aplicable*".

6* Se suprime la práctica recomendada actual 2.6.4 y se sustituye por:

"2.6.4 **Práctica recomendada.** Cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga escala en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, las autoridades públicas no exigirán normalmente la presentación de una lista nueva y completa de la tripulación, sino que deberán aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas."

7 Se suprime la Práctica recomendada actual 2.7.1 y se sustituye por:

"2.7.1 *No aplicable*."

* Enmienda resultante incluida por la Secretaría.

8 En la Práctica recomendada 2.7.3, a continuación de "● Estado de abanderamiento del buque" se añade el nuevo texto siguiente:

"● número del viaje."

9 En la Práctica recomendada 2.7.3 se suprime el texto siguiente:

- "● tipo de documento de identidad presentado por el pasajero
- número de serie del documento de identidad"

y se sustituye por el nuevo texto siguiente:

- "● tipo de documento de identidad o de documento de viaje presentado por el pasajero
- número de serie del documento de identidad o del documento de viaje."

10 En la Norma 2.8.1, el texto que dice "● Referencia del viaje" se enmienda para que diga "● Número del viaje".

11 Al final de la Norma 2.8.1, a continuación de "● Posición de estiba a bordo" se añade el nuevo texto siguiente:

"● Información adicional."

Capítulo 3 – Llegada y salida de personas

A. Documentos y formalidades de llegada y salida

12 En la segunda parte de la Norma 3.3.6, a continuación de la frase "correrá con los gastos de", se añade "estancia y".

13 Se suprime la Norma 3.10 actual y se sustituye por la siguiente:

"3.10 **Norma.** Un pasaporte o un documento de identidad expedido de conformidad con los convenios pertinentes de la OIT o, si no, un documento de identidad para gente de mar válido y debidamente reconocido, será el documento básico que facilite a las autoridades públicas los datos sobre cada uno de los tripulantes, a la llegada o salida de los buques."

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

14 En la Norma 3.14, a continuación de las palabras "a las personas", se añade "presentes".

- 15 Se suprime la Norma 3.15 actual y se sustituye por el nuevo texto siguiente:

"3.15 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no impondrán sanciones desproporcionadas o poco razonables a los propietarios de buques en los casos en que juzguen insuficientes los documentos de control de un pasajero o si, por tal motivo, el pasajero no puede ser admitido en el territorio del Estado."

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

- 16 Se suprime la Norma 3.21 actual y se sustituye por la siguiente:

"3.21 **Práctica recomendada.** A los buques dedicados a cruceros sólo se les exigirá la declaración general, la lista de pasajeros y la lista de la tripulación en el primer puerto de llegada y en el último puerto de salida de un mismo Estado, a condición de que no se haya producido cambio alguno en las circunstancias del viaje."

- 17 Se suprime la actual Práctica recomendada 3.35 y se sustituye por:

"3.35 *No aplicable.*"

Apéndice 1 – Formularios FAL de la OMI

- 18 Se suprimen los actuales formularios FAL de la OMI y se sustituyen por los siguientes:

"OMI – DECLARACIÓN GENERAL
(Impreso FAL 1 de la OMI)

		<input type="checkbox"/> Llegada	<input type="checkbox"/> Salida
1.1 Nombre y tipo del buque		1.2 Número IMO	
1.3 Distintivo de llamada		1.4 Número del viaje	
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. Breves pormenores referentes al viaje (puertos de escala del buque anteriores y siguientes; subrayar los puertos en los que se descargará el resto de la mercancía)			
13. Breve descripción de la carga			
14. Número de miembros de la tripulación	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 (únicamente a la llegada)	23. Declaración marítima de sanidad (únicamente a la llegada)		
24. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado			

Para uso oficial

OMI – DECLARACIÓN DE CARGA
 (Impreso FAL 2 de la OMI)

		Llegada		Salida	Página N°
1.1 Nombre del buque		1.2 Número IMO			
1.3 Distintivo de llamada		1.4 Número del viaje			
2. Puerto en el que se presenta el informe		3. Estado de abanderamiento del buque			
4. Nombre del capitán		5. Puerto de carga/Puerto de descarga			
N° del conocimiento de embarque*	6. Marcas y números	7. Número y tipo de bultos; descripción de las mercancías o, si se dispone de él, Código del Sistema Armonizado (SA)		8. Peso bruto	9. Medidas
10. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado					

* Número del documento de transporte. Indicar asimismo los puertos de embarque originales de las mercancías transportadas con arreglo a un documento de transporte multimodal o a un conocimiento de embarque.

OMI – DECLARACIÓN DE PROVISIONES DEL BUQUE
 (Impreso FAL 3 de la OMI)

		Llegada	Salida	Página N°
1.1 Nombre del buque		1.2 Número IMO		
1.3 Distintivo de llamada		1.4 Número del viaje		
2. Puerto de llegada/salida		3. Fecha de llegada/salida		
4. Estado de abanderamiento del buque		5. Último puerto de escala/próximo puerto de escala		
6. Número de personas a bordo		7. Periodo de permanencia		
8. Nombre del artículo	9. Cantidad	10. Emplazamiento a bordo		11. Uso oficial
12. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado				

OMI – DECLARACIÓN DE EFECTOS DE LA TRIPULACIÓN
 (Impreso FAL 4 de la OMI)

Página N°

1.1 Nombre del buque			1.2 Número IMO	
1.3 Distintivo de llamada			1.4 Número del viaje	
2. Estado de abanderamiento del buque				
3. N°	4. Apellidos y nombre(s)	5. Grado o clase	6. Efectos sometidos a aranceles de aduanas o sujetos a prohibiciones o restricciones*	7. Firma
8. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado				

* Por ejemplo: vinos, licores, cigarrillos, tabaco, etc.

OMI – LISTA DE LA TRIPULACIÓN
 (Impreso FAL 5 de la OMI)

				Llegada	Salida	Página N°
1.1 Nombre del buque			1.2 Número IMO			
1.3 Distintivo de llamada			1.4 Número del viaje			
2. Puerto de llegada/salida			3. Fecha de llegada/salida			
4. Estado de abanderamiento del buque			5. Último puerto de escala			
6. N°	7. Apellidos y nombre(s)	8. Grado o funciones	9. Nacionalidad	10. Fecha y lugar de nacimiento	11. Clase y número del documento de identidad	
12. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado						

OMI – MANIFIESTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
(Impreso FAL 7 de la OMI)

(De conformidad con lo dispuesto en las reglas 4.5 y 7-2.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, en la regla 4.3 del Anexo III del MARPOL 73/78 y en el párrafo 5.4.3.1 del capítulo 5.4 del Código IMDG)

Página N°

1.1 Nombre del buque				1.2 Número IMO				1.3 Distintivo de llamada				
1.4 Número del viaje			2. Estado de abanderamiento del buque			3. Puerto de carga			4. Puerto de descarga			
5. N° de reserva/ Referencia	6. Marcas y números Número(s) de identificación del contenedor Número(s) de matrícula del vehículo	7. Número y tipo de bultos	8. Nombre de expedición	9. Clase	10. N° ONU	11. Grupo de embalaje	12. Riesgo(s) secundario(s)	13. Punto de inflamación (en °C v.c.)	14. Contaminante del mar	15. Masa (kg) Bruta/Neta	16. FEm	17. Posición de estiba a bordo
Información adicional												
18.1 Nombre del capitán						19.1 Agente marítimo						
18.2 Lugar y fecha						19.2 Lugar y fecha						
Firma del capitán						Firma del agente						

ANEXO 3**PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****Resolución A.[...](26)**

**Adoptada el [...] de 2009
(Punto [...] del orden del día)**

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

LA ASAMBLEA,

HABIENDO EXAMINADO los propósitos generales del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada (en adelante denominado "el Convenio de Facilitación"), y, en especial, el artículo III del mismo,

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

RECORDANDO que, en su 20º periodo de sesiones ordinario, adoptó, el 27 de noviembre de 1997, la resolución A.871(20): Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (las Directrices),

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

OBSERVANDO que algunos Estados Miembros que también son Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación:

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

- .2 aún no han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de Facilitación, que han adaptado en la medida de lo posible sus trámites, documentos o formalidades a las prácticas recomendadas especificadas en el capítulo 4 del Anexo del Convenio de Facilitación,

OBSERVANDO TAMBIÉN que la coexistencia en paralelo de las Directrices y las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación ha planteado varias cuestiones relativas a los procedimientos que han de observarse para resolver la cuestión del polizonaje por lo que respecta a los Estados Miembros que también son Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación y, en particular, a aquellos mencionados anteriormente,

CONVENCIDA de la necesidad de armonizar, en la medida que sea posible y recomendable, las Directrices con las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación, de revisarlas de modo que reflejen las novedades en el marco de los esfuerzos realizados para prevenir el polizonaje, y de proporcionar orientaciones y recomendaciones, teniendo en cuenta las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación, acerca de las medidas que los buques pueden implantar para prevenirlo,

RECONOCIENDO que la revisión de las Directrices debe hacerse de modo que el resultado final no constituya una duplicación de las disposiciones existentes de 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, y del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), sino que las complemente y expanda, en el contexto de la prevención del polizonaje,

CONSCIENTE de que los capitanes de buques y las compañías navieras, los propietarios y los armadores de buques continúan experimentando graves dificultades para desembarcar a los polizones y entregarlos a las autoridades pertinentes,

RECONOCIENDO las dificultades de los Estados Miembros para aceptar polizones a fin de examinar su situación antes de proceder a su repatriación y de autorizar a los buques implicados a que salgan del puerto,

ESTANDO DE ACUERDO en que la existencia de las Directrices y las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación no debe entenderse de modo alguno como que se tolera o fomenta el polizonaje u otras migraciones ilegales, y que éstas no habrán de socavar los esfuerzos para combatir los problemas de índole distinta relativos al tráfico de indocumentados o de seres humanos en general,

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

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

RECONOCIENDO también que una revisión amplia de las Directrices podría conllevar su sustitución completa y la necesidad, finalmente, de revocar la resolución A.871(20),

HABIENDO examinado las recomendaciones formuladas por el Comité de Facilitación en su 35º periodo de sesiones:

1. ACUERDA que en lo sucesivo las disposiciones de la resolución A.871(20) deberían considerarse como pertinentes sólo con respecto a:

- .1 los Estados Miembros que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación; y
- .2 los Estados Miembros que también sean Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación que:
 - .1 hayan notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 1) del Convenio de Facilitación y en relación con las normas especificadas en el capítulo 4 del Anexo de dicho Convenio, que juzgan imposible cumplir con las normas mencionadas, o las diferencias entre sus propias prácticas y dichas normas; o
 - .2 aún no hayan notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de Facilitación, que han adaptado en la medida de lo posible sus trámites, documentos o formalidades a las prácticas recomendadas especificadas en el capítulo 4 del Anexo del Convenio de Facilitación;

2. TAMBIÉN CONVIENE en que es necesario revisar las Directrices, con carácter prioritario, y a tal efecto pide al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima que trabajen conjunta y rápidamente en su revisión;

3. AUTORIZA al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima a que adopten conjuntamente las enmiendas necesarias a las Directrices y a que las divulguen a través de los medios correspondientes;

4. 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.871(20);

5. PIDE al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima que informen a la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, de las medidas adoptadas de conformidad con esta resolución;

6. INVITA a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales que tengan carácter consultivo a participar activamente en la revisión de las Directrices.

ANEXO 4

Punto 6 del orden del día

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ESPAÑA

(Original: Español)

Gracias Sr. Presidente y buenos días,

Damos las gracias al Grupo de trabajo por la labor realizada en la confección de este informe.

Esta delegación desea hacer una intervención en el sentido de que, en principio está de acuerdo con el contenido de la circular, pero quiere llamar la atención de este Comité sobre el punto 2.5 de la misma, y mostrar su preocupación por el hecho de que en este Comité se elabore normativa, aunque sea a través de una circular, sobre un tema que, a juicio de este Comité FAL, no siendo el foro adecuado para decidir sobre consideraciones relativas al tratamiento de los potenciales candidatos al asilo y refugiados, que son principios de derecho internacional público relativos a la protección internacional que nada tiene que ver respecto a las normas jurídicas correspondientes a las operaciones SAR.

Este delegado entiende que hay una falta de competencia material por parte de este Comité, a la hora de examinar aspectos relativos a las condiciones y estatus jurídico de las personas rescatadas, ya que se tratan de situaciones jurídicas que afectan a la relación entre las personas desembarcadas, su país de origen y del que son nacionales, así como del régimen jurídico del país en el que se verifica el desembarco.

Este delegado solicita que se modifique dicho párrafo en el sentido de terminarlo en el primer punto y seguido, esto es después de la palabra protección, o eliminarlo de esta circular.

Muchas gracias.

ANEXO 5**Punto 6 del orden del día****DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE AUSTRALIA**

(Original: Inglés)

Durante el debate diversos países, incluida Australia, con zonas SAR de amplias dimensiones, dieron a conocer sus graves inquietudes con respecto a algunos aspectos del proyecto de circular propuesto. Al mismo tiempo que reafirmaron su compromiso con los rescates y la reanudación de las operaciones normales por parte de los buques que participan en el rescate, se observó que había diversas opciones para conseguir este fin. Asimismo, eran varios los organismos nacionales involucrados en las cuestiones pertinentes al desembarco, cuyas opiniones era necesario incorporar en todo proyecto de circular de modo que se reflejase la opinión de la totalidad del Gobierno.

Por tanto se propuso que la consecución de un acuerdo sobre la circular propuesta se postergase, para su examen en el FAL 36 así como las opciones para determinar el Estado más apropiado para asumir la responsabilidad en última instancia por lo que respecta a facilitar el desembarco de las personas rescatadas en el mar. En caso de que el examen no se postergase, Australia reservase su postura con respecto a la circular, y en especial con respecto al párrafo 2.3.

ANEXO 6

Punto 6 del orden del día

DECLARACIÓN DEL GOBIERNO DE MALTA

(Original: Inglés)

Malta de ningún modo se siente obligada por la circular sobre principios relativos a los procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar, propuesto para su adopción por el Comité de facilitación.

Antes de nada, Malta ha rechazado formalmente las enmiendas de 2004 al Convenio SOLAS y al Convenio SAR acerca de ésta cuestión.

Por otra parte esta cuestión esta fuera del ámbito de la competencia del Comité de Facilitación y éste carece de los conocimientos especializados necesarios para abordar un asunto tan delicado.

En especial Malta tiene serias reservas con respecto al párrafo 2.3 de la circular adoptada y no puede aceptar el principio de que el desembarco de las personas rescatadas en el mar le corresponda al Estado responsable de la zona SAR en la que se llevó a cabo el rescate.

El Gobierno maltés nunca se desentenderá de sus responsabilidades con respecto a la provisión de servicios de salvamentos, si bien dentro de sus capacidades. Los medios de búsqueda y salvamento de Malta están sometidos a una gran presión y nuestros recursos en tierra están a punto de sobrepasar su capacidad. Teniendo presente el tamaño de nuestro país y el de nuestra población, ésta se ha convertido en una cuestión de ámbito nacional que alcanza proporciones de crisis. Si bien Malta continuará haciendo todo lo que esta en sus manos por coordinar esfuerzos de modo que se pueda facilitar un lugar seguro, no podemos garantizar que Malta por si misma pueda proveerlo.

Asimismo el texto incluido en el párrafo 2.3 de esta circular puede generar repercusiones graves para el sector del transporte marítimo. Si tal como se señala en el párrafo 2.3 se ha de garantizar el desembarco rápido de las personas rescatadas y si a los propietarios de un buque involucrado en una operación de salvamento se les quieren evitar costos financieros innecesarios, a un buque involucrado en una operación de salvamento se le debería permitir poner rumbo a la costa más cercana y poder desembarcar ahí a las personas rescatadas, y no estar obligado a dirigirse al Estado responsable de la zona SAR en cuestión, incluso si esta está mucho más alejada que la tierra más cercana de otro Estado.

Asimismo, el párrafo 2.3 constituirá un nuevo incentivo adicional para el transporte de solicitantes de asilo e inmigrantes en el mar, dado que a los organizadores les bastara navegar unas cuantas millas hasta alcanzar una zona SAR y después llamar al RCC responsable, solicitando ayuda; el Estado responsable de esa zona SAR ha de llevar a tierra a los solicitantes de asilo.

Otro factor importante que ha de tomarse en consideración es el hecho de que la declaración de zonas SAR no es obligatoria y que hasta el momento hay diversos Gobiernos contratantes cuyas zonas se solapan. Esto llevará a preguntarse quién le corresponde la responsabilidad por el desembarco de las personas rescatadas en una zona donde haya un solape. Asimismo hay zonas en el mundo que no han sido declaradas por ninguna Parte Contratante y los sucesos que ocurren en las mismas normalmente son coordinados por RCC distantes. Por tanto se plantea la cuestión de si Estados que coordinan el salvamento tendrán que asumir la responsabilidad por el desembarco de las personas rescatadas.

A la vista de lo antedicho Malta reserva su postura sobre la circular y de ningún modo se siente obligada por la misma. Malta también reserva su postura con respecto a reabrir el debate sobre la cuestión en reuniones futuras de la Organización.

ANEXO 7**PRIORIDADES TEMÁTICAS RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN
DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL PARA SU INCLUSIÓN
EN EL PICT CORRESPONDIENTE AL BIENIO 2010-2011**

- 1 Mejorar la facilitación del tráfico marítimo internacional también, en el contexto de la protección marítima.
- 2 Fomentar una aceptación más amplia del Convenio de Facilitación.
- 3 Contribuir a desarrollar la capacidad de las Administraciones marítimas en cuanto a sus responsabilidades en materia de formación, evaluación y examen, así como con respecto a las normas de calidad relacionadas con el Convenio de Facilitación.
- 4 Apoyar a las Administraciones en la introducción y adopción de técnicas de tratamiento e intercambio electrónico de datos basadas en las normas del Intercambio electrónico de datos-Tráfico marítimo (EDIMAR) u otras normas pertinentes aceptadas internacionalmente para facilitar el despacho de buques, tripulantes, pasajeros y carga, la eficacia de las operaciones portuarias y el tiempo de permanencia en puerto de los buques.
- 5 Respalda la formación del personal que participe en las actividades de la interfaz buque-puerto, a fin de conseguir que tenga una mayor conciencia y una mejor comprensión de sus responsabilidades, y mejorar la comunicación y la colaboración entre todas las partes interesadas en dicha interfaz, incluidas las Administraciones, respecto de la facilitación del tráfico marítimo internacional, incluido el acceso intermodal a los puertos.
- 6 Mejorar la facilitación de las expediciones de cargas peligrosas, incluidos los materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG.
- 7 Fomentar la pronta ratificación y efectiva implantación de los instrumentos de la OMI teniendo en cuenta también las necesidades especiales de los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y, en particular, las necesidades de África en el ámbito del transporte marítimo.