

COMITÉ DE FACILITACIÓN  
37º periodo de sesiones  
Punto 17 del orden del día

FAL 37/17  
19 septiembre 2011  
Original: INGLÉS

## INFORME DEL 37º 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	5
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO	5
4	EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO, INCLUIDA SU ARMONIZACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES	6
5	POSIBILIDADES DEL COMERCIO ELECTRÓNICO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO	14
6	FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS	19
7	CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO E IMPRESOS DE FACILITACIÓN	25
8	GARANTIZAR LA PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL	30
9	INTERFAZ BUQUE-PUERTO	38
10	COOPERACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA	39
11	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	42
12	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	44
13	FUNCIÓN, MISIÓN, DIRECCIÓN ESTRATÉGICA Y LABOR DEL COMITÉ	44
14	PROGRAMA DE TRABAJO	44
15	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2012	47
16	OTROS ASUNTOS	47

### **LISTA DE ANEXOS**

- ANEXO 1 RESOLUCIÓN FAL.11(37) – DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA PREVENCIÓN DEL ACCESO DE POLIZONES Y LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE
- ANEXO 2 LISTA DE LAS CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 38º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ
- ANEXO 3 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL COMITÉ DE FACILITACIÓN
- ANEXO 4 ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ
- ANEXO 5 PROPUESTAS SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2012-2013 PARA EL COMITÉ DE FACILITACIÓN

---

## 1 GENERALIDADES: ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

### Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 37º periodo de sesiones del 5 al 9 de septiembre de 2011, bajo la presidencia del Sr. Charles Abela (Malta). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. E. Broekema (Países Bajos).

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

ALEMANIA	ITALIA
ANGOLA	JAPÓN
ANTIGUA Y BARBUDA	KAZAJSTÁN
ARABIA SAUDITA	KENYA
ARGENTINA	KIRIBATI
AUSTRALIA	LETONIA
AZERBAIYÁN	LIBERIA
BAHAMAS	MALASIA
BAHREIN	MALTA
BÉLGICA	MARRUECOS
BELICE	MÉXICO
BRASIL	NIGERIA
BULGARIA	NORUEGA
CAMERÚN	PAÍSES BAJOS
CANADÁ	PANAMÁ
CHILE	PAPUA NUEVA GUINEA
CHINA	PERÚ
CHIPRE	POLONIA
COLOMBIA	PORTUGAL
DINAMARCA	REINO UNIDO
DOMINICA	REPÚBLICA DE COREA
ECUADOR	REPÚBLICA DOMINICANA
EGIPTO	REPÚBLICA POPULAR
ESPAÑA	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	SAINT KITTS Y NEVIS
ESTONIA	SINGAPUR
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUDÁFRICA
FILIPINAS	SUECIA
FINLANDIA	TAILANDIA
FRANCIA	TONGA
GHANA	TRINIDAD Y TABAGO
GRECIA	TURQUÍA
INDONESIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
IRLANDA	URUGUAY
ISLAS MARSHALL	VANUATU
ISRAEL	

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

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

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

1.4 Así como observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

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

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
BIMCO  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
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)  
GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SERVICIOS Y PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)  
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)  
FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES NACIONALES DE AGENTES NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES (FONASBA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA DE PUERTOS Y AEROPUERTOS (IAASP)  
INSTITUTO NÁUTICO

### **Discurso de apertura**

1.5 En su discurso de apertura, cuyo texto completo figura en el documento FAL 37/INF.5, el Secretario General dio la bienvenida a los participantes y, entre otras cosas, presentó el lema del Día Marítimo Mundial de 2012: "La OMI, cien años después del Titanic", señaló la necesidad de elaborar orientaciones relacionadas con la piratería sobre el embarque y el desembarque de armas de fuego por personal privado de protección armada y reseñó la labor prevista del Comité en lo que respecta al examen amplio del Convenio de Facilitación, las personas rescatadas en el mar y el despacho electrónico de buques, incluido el concepto de la ventanilla única.

### **Observaciones del Presidente**

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

### **Adopción del orden del día**

1.7 El Comité adoptó el orden del día provisional que figura en el documento FAL 37/1 como orden del día del periodo de sesiones, acordó utilizar como guía el orden del día anotado que figura en el documento FAL 37/1/1 y tomó nota del calendario provisional que serviría de guía durante el periodo de sesiones.

### **Verificación de poderes**

1.8 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 37/2 y FAL 37/2/Add.1 (Secretaría), en relación con los resultados de la labor del TC 60, C 105, LEG 97, MSC 88, COMSAR 15, LEG 98, MSC 89 y C 106 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.

2.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre los resultados del TC 61, y decidió tratar esta información en relación con el punto 10 del orden del día.

## **3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO**

3.1 El Comité recordó que el FAL 35, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (el Convenio), había adoptado enmiendas a su anexo con respecto a la llegada, permanencia y salida de buques, llegada de personas y facilitación de los requisitos de despacho para pasajeros, incluidos los pasajeros de buques cruceristas. Estas enmiendas entraron en vigor, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b), el 15 de mayo de 2010 en vista de que no fueron objeto de recusaciones por parte de ningún Gobierno Contratante en el plazo fijado para ello.

3.2 El Comité tomó nota asimismo de que no se había propuesto el examen ni la adopción formal de ninguna enmienda al anexo del Convenio en el actual periodo de sesiones.

## **4 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO, INCLUIDA SU ARMONIZACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES**

### **Estado jurídico del Convenio**

4.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos FAL 37/4 y FAL 37/4/Add.1 (Secretaría) y en particular de que las Antillas Neerlandesas han dejado de existir como país autónomo dentro del Reino de los Países Bajos. Desde el 10 de octubre de 2010, el Reino de los Países Bajos consta de cuatro países autónomos: los Países Bajos (su parte europea y su parte caribeña), Aruba, Curaçao y Sint Maarten, a los que se aplica el Convenio.

4.2 El Comité tomó nota asimismo de que no se había registrado ninguna nueva adhesión al Convenio en los dos años y medio transcurridos desde el FAL 35, por lo que la decisión adoptada por el FAL en dicho periodo de sesiones de examinar el Convenio pareció plenamente justificada. El número de Gobiernos Contratantes del Convenio, cuyas flotas mercantes combinadas representan aproximadamente el 90,3 % del arqueo de la flota mundial, se mantiene en 114 (incluidos tres Estados no miembros de la OMI). El Comité señaló asimismo que en el sitio de la OMI en la Red ([www.imo.org](http://www.imo.org)) se facilita información sobre el Convenio, incluida la lista de los Gobiernos Contratantes.

4.3 El Comité instó a los 58 Estados Miembros que aún no se habían adherido al Convenio a que examinaran la conveniencia de hacerlo lo antes posible a fin de ayudar a la Organización en sus esfuerzos por fomentar una aceptación más amplia del Convenio y la adopción de las medidas recogidas en el mismo, y en su labor para la implantación universal de medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

4.4 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité acordó que la provisión de información sobre la adhesión al Convenio había sido útil durante el proceso de institucionalización del Comité de Facilitación. No obstante, a fin de lograr una armonización con los procedimientos de otros comités, y habida cuenta de que la información sobre la adhesión al Convenio podía consultarse en el sitio en la Red de la Organización, el Comité acordó que no era necesario proseguir con este subpunto del orden del día. Acordó asimismo que la facilitación del transporte marítimo se impulsaría a través del punto del orden del día sobre cooperación técnica.

### **Aprobación del Manual explicativo del Convenio**

4.5 El Comité recordó que el FAL 36 había ultimado un manual explicativo con orientaciones sobre la interpretación del texto jurídico de las disposiciones del Convenio y ejemplos de mejores prácticas sobre la implantación de las normas y prácticas recomendadas.

4.6 El Comité tomó nota de que el Manual explicativo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, se había publicado el 11 de octubre de 2010 en forma de circular FAL.3/Circ.202. El Comité señaló además que habría que mantener el manual sometido a examen y actualizado para reflejar toda enmienda que se introduzca en el futuro en el Convenio.

### **Examen de las normas y prácticas recomendadas**

4.7 El Comité recordó que en marzo de 2007 el FAL 34 había aprobado la circular FAL.3/Circ.187 sobre Examen de las normas y prácticas recomendadas del anexo del Convenio de Facilitación, en que figura un cuestionario dirigido a todos los Estados Miembros para recabar información actualizada de los Gobiernos Contratantes acerca de diferencias con respecto a las Normas y a la adopción de las prácticas recomendadas que figuran en el anexo, y para averiguar cuáles son los impedimentos que encuentran los Gobiernos no Contratantes para adherirse al Convenio.

4.8 El Comité tomó nota con preocupación de que sólo cuatro Gobiernos Contratantes y un Estado Miembro Asociado habían facilitado la información solicitada, lo que representa menos del 4 % de todos los Estados Miembros. Asimismo, sólo nueve Gobiernos Contratantes habían notificado diferencias entre las prácticas que seguían y las Normas del Convenio desde 2007, lo que representa un índice de respuesta de menos del 8 %.

### **Examen general del Convenio de Facilitación**

4.9 El Comité recordó que el FAL 35 había acordado iniciar un examen amplio del Convenio de Facilitación a fin de que aborde debidamente las necesidades actuales y emergentes del sector del transporte marítimo, así como para actualizar sus disposiciones teniendo en cuenta, entre otras cosas, los avances en el ámbito de la transmisión de información y datos por medios electrónicos y el concepto de ventanilla única. El FAL 35 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 puede ser necesario abordar en el Convenio y disposiciones existentes que podría ser necesario enmendar.

4.10 El Comité tomó nota de que en el FAL 36 la Secretaría no había recibido ningún documento específico acerca de tal examen, y decidió que durante dicho periodo de sesiones el Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio podría iniciar el examen señalando las cuestiones que podían estar obsoletas y que un grupo de trabajo por correspondencia se encargaría de esta labor en el lapso interperiodos.

4.11 El Comité recordó que el FAL 36, teniendo en cuenta que varias disposiciones no eran coherentes con las prácticas modernas del sector, había alentado a los Gobiernos Contratantes a que presentaran propuestas de enmienda del Convenio, y a que dieran respuesta al cuestionario elaborado para los Estados Miembros, a fin de determinar los ámbitos de diferencia respecto de las normas y las prácticas recomendadas adoptadas.

4.12 El Comité señaló que la Secretaría no había recibido ninguna propuesta de examen general del Convenio.

### *Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia*

4.13 El Comité examinó el informe presentado por Francia, como país presidente del Grupo de trabajo por correspondencia (documento FAL 37/4/1). En el informe figuraban propuestas preliminares para actualizar el anexo del Convenio. No obstante, algunas de las instrucciones del mandato aprobadas por el FAL 36 aún estaban pendientes y era necesario avanzar al respecto.

4.14 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia no había podido alcanzar un acuerdo sobre todas las cuestiones abordadas antes del plazo de presentación del informe. Las propuestas de enmienda guardaban relación, entre otras cosas, con la armonización del Convenio con el Marco normativo SAFE de la OMA y el Código PBIP. Otras modificaciones propuestas guardaban relación con la utilización exclusiva de medios electrónicos para suministrar información y los procedimientos relativos a la llegada y la salida de las personas, así como con las disposiciones referentes a los polizones.

4.15 El Grupo de trabajo por correspondencia recomendó además que, a largo plazo, se confiriera carácter más vinculante al Convenio. Esto entrañaría examinar la introducción de enmiendas, no sólo al anexo del Convenio, mediante el procedimiento estipulado en el artículo VII del mismo, sino también al Convenio en sí mediante el procedimiento establecido en el artículo IX.

4.16 El Comité tomó nota con agradecimiento del informe del Grupo de trabajo por correspondencia y de la labor considerable realizada sobre el examen del Convenio, en particular por su coordinador, el Sr. Fabien Joret.

4.17 Tras tomar nota de que los integrantes del Grupo de trabajo por correspondencia habían sido Dinamarca, los Estados Unidos, Francia y el Reino Unido y el Grupo internacional de Asociaciones P & I, el Comité convino en que se trataba de un número limitado de Miembros y, teniendo en cuenta el número de propuestas de enmiendas, que éstas deberían examinarse más a fondo en el Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio (el Grupo de trabajo).

4.18 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio deberían permitir una transición gradual, en cuanto a los medios de suministro de información, del uso de los documentos impresos al de los medios electrónicos, de modo que se conceda un plazo durante el cual los dos sistemas coexistan y sean aceptados por los Gobiernos Contratantes.

4.19 El Comité acordó que era necesario examinar detenidamente las referencias a otros instrumentos internacionales, por ejemplo, el Código PBIP y el Marco normativo SAFE de la OMA, así como establecer un equilibrio entre la inclusión de sus disposiciones en el anexo y la inclusión de las referencias a los instrumentos de base en el Manual explicativo del Convenio.

4.20 Las delegaciones manifestaron su preocupación en relación con otros aspectos del informe del Grupo de trabajo por correspondencia, entre los que cabe citar el cambio de énfasis por lo que se refiere a los polizones, el permiso de tierra, conflictos potenciales con la legislación de los Estados del Acuerdo Schengen y la utilización de la expresión "política pública" por oposición a "orden público". Tras un debate, el Comité acordó seguir utilizando la expresión "orden público" y que el Grupo de trabajo no considerara el uso de la expresión "política pública", ya que se presta para una interpretación muy amplia. El Comité acordó que el Grupo de trabajo examinase detalladamente cada propuesta a fin de determinar, para referencia en el futuro, lo que se estaba proponiendo, lo que se esperaba lograr y lo que no se estaba logrando mediante las normas y prácticas recomendadas existentes.

### **Aspectos de la facilitación destinados a evitar situaciones que ponen en peligro la seguridad**

4.21 El Comité recordó que el FAL 32 había aprobado la circular FAL.6/Circ.13 sobre Aspectos de la facilitación destinados a evitar situaciones que ponen en peligro la seguridad. Estas orientaciones se habían publicado después de examinar la información facilitada sobre los sucesos en los que, por diversos motivos, las autoridades públicas rehusaron o demoraron el aprovisionamiento de material, equipo, combustible y otros suministros a los buques esenciales para la seguridad de sus operaciones. El FAL 32 había acordado que las autoridades públicas no deberían impedir sin buenas razones el aprovisionamiento de suministros esenciales a los buques, excepto en los casos objeto de procedimientos judiciales.

4.22 El Comité recordó asimismo que el FAL 32 había reconocido que era posible que el Convenio de Facilitación necesitara incorporar disposiciones específicas para facilitar a los buques el aprovisionamiento de materiales, equipo, combustible y otros suministros esenciales para la seguridad de sus operaciones, y que en la circular FAL.6/Circ.13, entre otras cosas, se invitaba a los Gobiernos Contratantes a presentar propuestas al Comité para enmendar el Convenio en consecuencia.

4.23 El Comité acordó que el Grupo de trabajo examinase la circular FAL.6/Circ.13 y el resto de las circulares FAL pertinentes como parte de su labor, e impartió las instrucciones oportunas al Grupo de trabajo.



4.24 El Comité recordó que el MSC 88, tras haber tomado nota de que se estaba sometiendo a examen el Convenio de Facilitación, acordó señalar al Comité los aspectos que el Grupo de trabajo sobre protección marítima y piratería había indicado que deberían tenerse en cuenta durante el examen. Entre estos, cabe mencionar:

- .1 la ampliación de la información relacionada con los efectos de los polizones en cuestiones relativas a la seguridad, y especialmente la disponibilidad a bordo de dispositivos de salvamento y el número total de personas permitido;
- .2 un examen sistemático del empleo de las palabras "desembarcado" y "devuelto";
- .3 el examen de la cuestión de apartarse del viaje previsto de un buque; y
- .4 un examen sistemático del empleo de las expresiones "polizón frustrado" y "polizón".

### **Permiso de tierra y acceso a los buques**

4.25 El Comité acordó examinar los documentos FAL 37/8 (Secretaría) y FAL 37/8/5 (República Islámica del Irán) como parte de este punto del orden del día y no del punto 8, ya que guardan relación con la posible enmienda del Convenio de Facilitación. El Comité recordó que la cuestión de los permisos de tierra y el acceso a los buques era claramente un problema continuo y que la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS había incorporado la protección de los derechos humanos fundamentales de la gente de mar en el capítulo XI-2 de dicho Convenio y en el Código PBIP. En el preámbulo del Código se declara sin ambigüedades que nada de lo dispuesto en él se interpretará de manera contraria a lo prescrito en los instrumentos internacionales que protegen los derechos y libertades de los trabajadores marítimos y portuarios. En el preámbulo también se señala a los Gobiernos Contratantes que, al aprobar los planes de protección de las instalaciones portuarias, deberían ser conscientes de que el personal del buque necesita permiso en tierra y acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica.

4.26 El Comité recordó también que el MSC 87 había publicado la circular MSC.1/Circ.1342 en mayo de 2010, en la que, entre otras cosas, se establece que:

"Desde una perspectiva práctica, también resulta importante que los gestores y el personal de protección de los puertos y las instalaciones portuarias traten de lograr un equilibrio entre las necesidades de protección y las necesidades del buque y su tripulación. Los gestores de las instalaciones portuarias y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias deberían encargarse de coordinar con la compañía, antes de la llegada del buque a puerto, el permiso de tierra para el personal del buque o el cambio de tripulación, así como el acceso, a través de la instalación portuaria, de los visitantes del buque, incluidos los representantes de las organizaciones de bienestar social y los sindicatos y el personal relacionado con el mantenimiento del equipo del buque y con la seguridad de éste. El enfoque centrado únicamente en la protección de la instalación portuaria resulta contrario al espíritu y la letra del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y tiene graves consecuencias para el transporte marítimo internacional, componente vital de la economía mundial. También cabe señalar que en el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos se recomienda que todos los interesados trabajen en colaboración para elaborar planes por adelantado."

4.27 El Comité recordó asimismo que había publicado la circular FAL.3/Circ.201 en septiembre de 2010, en la que, entre otras cosas, se establece que:

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

4.28 Al examinar el documento FAL 37/8 (Secretaría), el Comité observó que el LEG 98 había examinado, como parte del punto del orden del día titulado "Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", un documento presentado por la República Islámica del Irán (LEG 98/6) en el que se facilitan información y observaciones sobre el trato injusto de la gente de mar por motivos de nacionalidad o religión, y se cita una serie de casos en los que se denegó el permiso de tierra y el acceso a instalaciones médicas en tierra. Tras unas deliberaciones, el LEG 98 pidió a la Secretaría que remitiera el documento y las secciones pertinentes de su informe al Comité de Facilitación, a fin de que pueda examinarlas como parte del punto del orden del día pertinente y adoptar las medidas que estimara oportunas. Tal como había pedido el LEG 97, se han mantenido consultas internas con los secretarios del MSC y del Comité de Facilitación y se convino en que las cuestiones planteadas por la República Islámica del Irán solamente competían al Comité de Facilitación, en virtud de las disposiciones pertinentes del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965.

4.29 El Comité examinó el documento FAL 37/8/5 (República Islámica del Irán) en el que figuran algunas observaciones sobre el documento FAL 37/8 en relación con la necesidad de enmendar la correspondiente norma del Convenio de Facilitación (norma 3.44) para reducir el trato discriminatorio basado en la nacionalidad o creencia religiosa para efectos de la expedición de los permisos de tierra y el acceso a las instalaciones médicas en tierra.

4.30 La mayoría de las delegaciones que intervinieron observaron que las cuestiones planteadas eran muy importantes y requerían un estudio más a fondo, y manifestaron su preocupación acerca de la denegación injustificada de permisos de tierra y la negativa a ofrecer atención médica. El Comité acordó remitir los documentos LEG 98/6 y FAL 37/8/5 al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio de Facilitación para su examen y para la posible enmienda del Convenio.

4.31 En las deliberaciones sobre la conveniencia de enmendar tanto el Convenio como el anexo (de conformidad con lo dispuesto en los artículos IX y VII, respectivamente) o enmendar únicamente el anexo, y la conveniencia de conferir un carácter más vinculante al Convenio, el Comité señaló que:

- .1 una revisión general con objeto de modificar el texto del Convenio exigiría que un tercio de Gobiernos Contratantes como mínimo formularan una petición a tal efecto, y podría ser un proceso largo;
- .2 sólo podrían introducirse modificaciones en el anexo mediante el procedimiento de acuerdo tácito, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII del Convenio, lo cual facilitaría la adopción de las modificaciones;
- .3 podría conferirse un carácter más vinculante al Convenio insertando disposiciones más rigurosas en el anexo; y
- .4 no obstante, el artículo VIII permite a los Gobiernos Contratantes notificar una diferencia si juzga imposible aplicar una norma del Convenio.

4.32 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo que prosiguiera con el examen amplio del anexo del Convenio con miras a su adopción de conformidad con el procedimiento de aceptación tácita.

4.33 El Comité acordó que el Grupo no examinase las enmiendas a los artículos del Convenio por el momento, pero invitó a los Estados Miembros a que presentaran propuestas en periodos de sesiones futuros del Comité sobre formas apropiadas de enmendar el Convenio.

### **Constitución del Grupo de trabajo**

4.34 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio bajo la presidencia del Vicepresidente del Comité, el Sr. Broekema (Países Bajos) y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos FAL 37/4/1, FAL 37/6, FAL 37/8/5, FAL.6/Circ.13 y otras circulares FAL pertinentes y el documento FAL 36/WP.2, así como las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 volver a examinar detenidamente las propuestas formuladas por el Grupo de trabajo por correspondencia y examinar el anexo del Convenio de Facilitación en su conjunto y formular las recomendaciones sobre las propuestas de enmienda, incluida la justificación de tales enmiendas;
- .2 señalar los puntos pendientes del mandato que no hayan sido examinados por el Grupo de trabajo por correspondencia creado por el FAL 36, y determinar si siguen siendo pertinentes (o si se necesita alguna aclaración del Pleno);
- .3 examinar la propuesta formulada por la República Islámica del Irán en los documentos FAL 37/8/5 y LEG 98/6 y evaluar la necesidad de enmiendas y presentar cualquier propuesta de enmienda;
- .4 determinar si es necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen general del Convenio de Facilitación, y, en caso afirmativo, informar al Comité, según proceda, y elaborar el proyecto de mandato, incluidas las instrucciones pertinentes restantes del Grupo de trabajo por correspondencia anterior, y
- .5 presentar un informe al Pleno el jueves 8 de septiembre de 2011.

### *Examen del informe del Grupo de trabajo*

4.35 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 37/WP.5), el Comité lo aprobó en líneas generales y adoptó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

4.36 El Comité refrendó la propuesta del Grupo acerca de la presentación del proyecto de enmiendas durante la revisión general del anexo del Convenio, según la cual las notas a pie de página explicativas deberían mantenerse en todo el proceso de revisión, ya que señalan la razón de las enmiendas introducidas.

4.37 El Comité señaló que el Grupo deliberó extensamente sobre la inclusión de las prescripciones relativas a los visados tanto en la lista de la tripulación (impreso FAL) como en la lista de pasajeros (impreso FAL), tal como lo recomendó el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos en las normas 2.6.1, 2.7.3 y en la Práctica recomendada 3.6.

La cuestión volvió a examinarse en el Pleno, en que se dividieron por igual los Gobiernos Contratantes partidarios de suprimir la referencia a las prescripciones sobre el visado y los que se mostraron dispuestos a realizar un examen más a fondo. El Comité recordó que había convenido en que cualquier cambio en el anexo del Convenio tenía que estar plenamente justificado y que la inclusión de tales prescripciones equivaldría a un cambio. El Comité decidió no dar por concluido el debate en esa etapa y que la cuestión se debería seguir examinando en el nuevo grupo de trabajo por correspondencia, que debería contar con una mayor representación de los Miembros. Se invitó a los Estados Miembros a presentar propuestas específicas al FAL 38.

4.38 El Comité también tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la Norma 3.44, en las que la República Islámica del Irán informó al Grupo de que, ya que no había ninguna propuesta concreta, tenía la intención de facilitar un texto enmendado sobre la Norma 3.44 en el próximo periodo de sesiones del Comité.

4.39 Durante su examen amplio, el Grupo identificó aspectos y expresiones en el anexo del Convenio que sería preferible incluir en el Manual explicativo del Convenio. El Comité se mostró de acuerdo con la opinión del Grupo de que iba a ser necesario volver a actualizar el Manual y acordó determinar los aspectos pertinentes en la labor futura sobre el examen amplio.

4.40 El Comité convino en que las propuestas de enmienda de los artículos del Convenio deberían presentarse por escrito al Comité. También acordó que era necesario llevar a cabo una labor considerable para ultimar el examen amplio del anexo del Convenio y constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen amplio del anexo del Convenio, con el mandato que figura en el párrafo 4.41.

*Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen amplio del anexo del Convenio*

4.41 El Comité aprobó el siguiente mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el examen amplio del anexo del Convenio, coordinado por Francia\*, que debería:

- .1 continuar avanzando en la labor de revisión general del anexo del Convenio de Facilitación;
- .2 determinar el alcance de la armonización de las disposiciones del anexo del Convenio con las prescripciones actuales en cuanto a protección de los instrumentos pertinentes de la OMI;
- .3 tener en cuenta los aspectos objeto de examen determinados por el Comité en periodos de sesiones anteriores y esbozados en el documento FAL 36/4;

---

\*

**Coordinador:**

Sr. Fabien Joret  
Ministry of Ecology, Energy, Sustainable Development and the Sea  
Directorate General for Infrastructure, Transport and the Sea  
Maritime Affairs Directorate  
Merchant Fleet Unit  
Teléfono: 33 (0) 1 40 81 73 28  
Correo electrónico: [fabien.joret@developpement-durable.gouv.fr](mailto:fabien.joret@developpement-durable.gouv.fr)

- 
- .4 señalar los requisitos duplicados de las notificaciones previas a la llegada con fines de información sobre los pasajeros y la protección de la carga y la notificación anticipada de la llegada o salida, y formular recomendaciones para la armonización de estos requisitos diversos;
  - .5 señalar las disposiciones desfasadas en las normas y prácticas recomendadas actuales teniendo en cuenta los requisitos incorporados de otros convenios internacionales; por ejemplo, la parte C de la sección 5, la norma 7.4 y la práctica recomendada 6.2;
  - .6 examinar la necesidad de elaborar nuevas definiciones que, entre otras cosas, incluyan definiciones de "declarantes" o "desempaquetado de contenedores" teniendo presente la terminología utilizada actualmente por el sector en el ámbito mundial;
  - .7 determinar las modificaciones necesarias para armonizar los impresos FAL con las modificaciones propuestas de las normas 2.6.1 (lista de la tripulación) y 2.7.3 (lista de pasajeros);
  - .8 examinar las cuestiones pendientes determinadas por el MSC 88, que son las siguientes:
    - .1 la ampliación de la información relacionada con los efectos de los polizones en cuestiones relativas a la seguridad, y especialmente la disponibilidad a bordo de dispositivos de salvamento y el número total de personas permitido; y
    - .2 un examen sistemático del empleo de las palabras "desembarcado" y "devuelto";
  - .9 examinar la circular FAL.6/Circ.13 sobre Aspectos de la facilitación destinados a evitar situaciones que ponen en peligro la seguridad;
  - .10 tener en cuenta los aspectos del Manual explicativo determinados a efectos de enmienda que figuran en el párrafo 6 del documento FAL 37/WP.5 y, durante el examen del anexo del Convenio, determinar otras directrices que deban incluirse en el Manual explicativo;
  - .11 determinar si el personal privado de protección armada (PPPA) se debería clasificar como supernumerario en vez de considerarlo como tripulantes o pasajeros, como se dispone en el Convenio, y la necesidad de armonizar este aspecto con otros instrumentos internacionales (documento FAL 37/WP.7, párrafo 4.8); y
  - .12 presentar su informe al próximo periodo de sesiones del Comité mencionando a los Estados colaboradores y a las organizaciones con carácter consultivo que participaron en el Grupo de trabajo por correspondencia e indicando al autor de cualquier proyecto de propuesta en el texto revisado del anexo del Convenio.

## **5 POSIBILIDADES DEL COMERCIO ELECTRÓNICO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

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

5.1 El Comité recordó que el FAL 36 había aprobado un proyecto de Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL 36/WP.3, anexo 1) con miras a aprobarlo definitivamente en el FAL 37, y aprobó el proyecto de directrices sobre la utilización de mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección a funcionarios debidamente autorizados (FAL 36/WP.3, anexo 2), preparado en respuesta a 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", y encargó a la Secretaría que remitiese al MSC 88 tanto el proyecto de mensaje IED como su proyecto conexo de formulario de declaración, elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia en respuesta a la solicitud del MSC 86 (MSC 86/26, párrafo 4.2.3), para volver a examinarlos en lo que respecta a las cuestiones relacionadas con la protección.

5.2 El Comité recordó asimismo que el FAL 36 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques y le encargó que, a reserva de las decisiones del MSC 88 y sin esperar a que este Comité adopte decisión alguna, actualizara, de ser necesario, el proyecto de Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, con las directrices sobre la utilización de mensajes para la transmisión de información relacionada con la protección.

5.3 El Comité recordó asimismo que el MSC 88 había examinado el proyecto de directrices sobre la utilización de mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección a funcionarios debidamente autorizados y su formulario de declaración de información relacionada con la protección (MSC 88/4/4, anexos 1 y 2, respectivamente) y señaló que había varias incoherencias aparentes entre la numeración y la terminología utilizadas en los elementos relativos a la información del proyecto de mensaje IED y las prescripciones correspondientes de la circular MSC.1/Circ.1305, que había sustituido a la circular MSC/Circ.1130, para incluir el número de la OMI de identificación de la compañía. Por lo tanto, el MSC 88 pidió al Comité que revisara el formulario de declaración de información relacionada con la protección de modo que sea coherente con la numeración y la terminología empleadas en la circular MSC.1/Circ.1305 y acordó incorporarlo en una versión actualizada de la circular MSC.1/Circ.1305 en el futuro. El MSC 88 refrendó, como labor en curso, un proyecto de circular MSC con orientaciones revisadas para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto (MSC 88/WP.6, anexo 2) y recomendó que se aprobase la circular después de que el Comité de Facilitación hubiera ultimado el mensaje IED para la transmisión de información relacionada con la protección marítima.

5.4 El Comité tomó nota de que la Secretaría, de conformidad con la petición formulada por el MSC 88, había transmitido los resultados del MSC 88 al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques con miras a actualizar el proyecto de directrices sobre la utilización de mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección a funcionarios debidamente autorizados y a confirmar los cambios necesarios con los representantes de la OMA y el CEFAC-T-Naciones Unidas.

---

*Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia*

5.5 El Comité tomó nota con agradecimiento del informe del Grupo de trabajo por correspondencia y la considerable labor de examen del Convenio, en particular por el coordinador, Sr. Roger K. Butturini (Estados Unidos).

5.6 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité observó que había algunas diferencias de poca importancia entre el contenido de la circular MSC.1/Circ.1305 y la declaración de información relacionada con la protección que figura en el anexo del documento FAL 37/5. El Comité acordó que el Grupo de trabajo examinase esta cuestión a fin de cerciorarse de que la información de la Declaración fuese coherente con la información aprobada por el MSC.

5.7 El Comité examinó la posibilidad de incluir información adicional relacionada con la protección en la declaración de información relacionada con la protección, por ejemplo orientaciones sobre la necesidad de elaborar un mensaje EDIFACT sobre el personal privado de protección armada (PPPA) o sobre el número de viaje, pero acordó que no era apropiado hacerlo a menos que lo solicitara expresamente el MSC. El Comité decidió que el Grupo de trabajo se dedicara a ultimar el Compendio sobre facilitación y comercio electrónico, aunque podría pedir orientaciones adicionales al MSC sobre la información nueva que debe añadirse en la Declaración.

5.8 El Comité tomó nota de la notificación de la OMA acerca de que había incluido todos los elementos de datos exigidos por el proyecto de revisión del Compendio en la versión 3.2 del Modelo de datos de la OMA. Esta versión se distribuirá a finales de octubre de 2011. Se han presentado varias peticiones de mantenimiento de datos a la junta directiva de EDIFACT para enmendar listas de códigos. El mensaje EDIFACT para la utilización en un entorno de ventanilla única, el GOVCBR, será actualizado posteriormente.

5.9 El Comité se mostró de acuerdo con la propuesta del Grupo de trabajo por correspondencia para que la Secretaría solicite que la incluyan en la lista de distribución del Grupo sobre cuestiones aduaneras (TBG4) del CEFAC/Naciones Unidas e informe a los Gobiernos Contratantes de las medidas que afecten a los mensajes IED de facilitación recomendados mediante un documento o informe interperiodos adecuado. El Comité tomó nota de que esta nueva labor no debería tener repercusiones importantes en el presupuesto, y debería poder cumplirse con los recursos actuales de la Secretaría.

### **La utilización del concepto de ventanilla única**

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

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

5.12 Además, el Comité recordó que el FAL 35 había acordado que la Organización no debería duplicar la labor que llevan a cabo otras organizaciones, tales como CEFAC-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 normas, recomendaciones y directrices internacionales existentes. Por consiguiente, el FAL 35 había invitado a la República de Corea a que continuase manteniéndolo informado de las actualizaciones pertinentes y las novedades en este campo.

5.13 El Comité también recordó que, tras debatir esta cuestión, el FAL 35 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación del Brasil para que continuara con la labor de elaboración de las Directrices en el lapso interperiodos.

5.14 El Comité recordó que el FAL 36 había tomado nota de los avances logrados por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo (FAL 36/5/1) y acordó que el correspondiente informe se utilizase como documento de base para la ulterior elaboración de unas directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo. Por lo tanto, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, bajo la coordinación del Brasil, y le encargó que actualizara y ultimara, con miras a su aprobación en el periodo de sesiones en curso del Comité, el proyecto de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo, tomando en consideración las observaciones presentadas por el Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques y, en especial, los documentos conexos presentados en el FAL 36.

#### *Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia*

5.15 El Comité tomó nota con agradecimiento del informe del Grupo de trabajo por correspondencia que figura en el documento FAL 37/5/1 (Brasil) y de la labor considerable de elaboración de directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única, en particular por su coordinador, el Sr. L. Resano (Brasil).

5.16 Al examinar el documento FAL 37/5/2 (República de Corea), el Comité tomó nota de que la República de Corea ofrecía un enfoque basado en una metodología técnica para implantar un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo. La metodología se basa en la utilización de la arquitectura orientada al servicio (SOA) y consta de las etapas necesarias para proyectar e implantar un servicio para un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo (es decir, planificación, análisis, diseño, implantación, prueba y ejecución).

5.17 El Comité tomó nota de que en el documento FAL 37/5/4 (Japón) se describía el desarrollo del sistema de ventanilla única del Japón. Este sistema permite a los usuarios, por ejemplo los agentes marítimos o los transitarios, presentar solicitudes de trámite relacionadas con el puerto simultáneamente a todas las oficinas estatales mediante una única transmisión.

5.18 En el documento FAL 37/INF.2, Israel facilitó información sobre un estudio de caso realizado por la Compañía de instalaciones y desarrollo portuarios de Israel, en el que se describe el funcionamiento de un sistema comunitario integrado para gestionar las listas de tripulación de la OMI y supervisar de forma electrónica la entrada de marinos en el país.



5.19 El Comité tomó nota asimismo de que en el documento FAL 37/INF.3 (Noruega) se facilitaba información sobre el establecimiento de un sistema de ventanilla única de Noruega mediante un sistema de información y seguimiento del tráfico marítimo denominado "SafeSeaNet-Norway". El sistema se basa en los esfuerzos de la Unión Europea para facilitar la notificación electrónica para buques y en el sistema europeo SafeSeaNet, y se ha ampliado para cumplir las prescripciones de notificación obligatoria para buques de varios organismos estatales de Noruega.

5.20 El Comité tomó nota de la información facilitada por la CE en lo que respecta a la Directiva 2010/65/UE sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados Miembros de la Unión Europea. El objetivo de dicha Directiva es presentar la información una vez únicamente. A tal efecto, se exige que los Estados Miembros de la Unión Europea comiencen a prestar servicios electrónicos de ventanilla única a más tardar el 1 de junio de 2015. Después de dicha fecha no se aceptarán notificaciones, incluidos los formularios de facilitación, en papel.

Basándose en esta Directiva, una vez que se haya implantado la ventanilla única, los Estados Miembros de la Unión Europea deben cerciorarse de que se comparte la información recibida entre las autoridades competentes de un Estado Miembro y entre los Estados Miembros a través del sistema SafeSeaNet. Las autoridades nacionales no deberían pedir información que ya se haya presentado previamente.

Se ha establecido un grupo de expertos para la implantación coordinada de sistemas nacionales de ventanilla única, y está previsto que la implantación técnica comience antes de 2014 en aquellos Estados Miembros de la Unión Europea que no cuenten con servicios de ventanilla única. Asimismo, los Estados Miembros que ya cuenten con dichos sistemas tendrán que adoptar las medidas necesarias a fin de garantizar su compatibilidad con SafeSeaNet y una armonización de su empleo por los usuarios.

5.21 El Comité, teniendo en cuenta los sistemas nacionales de ventanilla que se describen detalladamente en los documentos FAL 37/5/2, FAL 37/5/4, FAL 37/INF.2 y FAL 37/INF.3, así como la información verbal presentada por otros Estados Miembros, instó a los Gobiernos Contratantes a que comuniquen al FAL 38 su experiencia en el uso de dichos sistemas en el ámbito nacional.

5.22 Después de seguir examinando la cuestión en líneas generales, el Comité decidió remitir todos los documentos al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques.

### **Constitución del Grupo de trabajo**

5.23 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques bajo la presidencia del Sr. K. Itoh (Japón), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos FAL 37/5, FAL 37/5/1, FAL 37/5/2, FAL 37/5/4, FAL 37/INF.2 y FAL 37/INF.3, así como las deliberaciones y decisiones pertinentes en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 elaborar un proyecto de circular FAL sobre el Compendio revisado sobre facilitación y comercio electrónico basándose en el documento FAL 37/5, con miras a que lo apruebe el Comité;
- .2 elaborar un proyecto definitivo de declaración de información relacionada con la protección basándose en el documento FAL 37/5, con miras a que lo apruebe el Comité y remitirlo al MSC 90;

- .3 elaborar un proyecto de circular FAL sobre las Directrices para establecer el sistema de ventanilla única en el transporte marítimo basándose en el documento FAL 37/5/1 y tomando en consideración los documentos FAL 37/5/2, FAL 37/5/4, FAL 37/INF.2 y FAL 37/INF.3, con miras a que lo apruebe el Comité;
- .4 teniendo en cuenta la información facilitada en los documentos FAL 37/5/3 y FAL 37/5/3/Add.1 y en los documentos FAL 36/7, FAL 37/7/1 y FAL 37/7/2, elaborar un plan de acción con las medidas que deben adoptarse para implantar el sistema de acceso en línea a certificados y documentos o un sistema con base en el buque que brinde los mismos resultados, y examinar la necesidad de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos y, en caso afirmativo, informar al Comité, según fuese necesario, y elaborar el proyecto de mandato; y
- .5 presentar un informe al Pleno el jueves 8 de septiembre de 2011.

#### *Examen del informe del Grupo de trabajo*

5.24 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 37/WP.6 y FAL 37/WP.6/Add.1), el Comité lo aprobó en líneas generales, examinó detenidamente las recomendaciones del Grupo y adoptó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

5.25 El Comité refrendó la versión actualizada del proyecto de declaración de información relacionada con la protección, que figura en el anexo 2 del documento FAL 37/WP.6/Add.1, y pidió a la Secretaría que lo remitiera al MSC 90.

#### **Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico**

5.26 El Comité aprobó la circular FAL.5/Circ.35: "Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico".

#### **Directrices para el establecimiento del sistema de ventanilla única en el transporte marítimo**

5.27 El Comité aprobó la circular FAL.5/Circ.36: "Directrices para el establecimiento del sistema de ventanilla única en el transporte marítimo".

5.28 El Comité invitó a los Estados Miembros, las organizaciones internacionales y las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo a que sigan compartiendo con el Comité su experiencia con el uso de la ventanilla única y, en particular, en lo que respecta a la utilización de las Directrices.

## 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 su examen en relación con este subpunto específico del orden del día.

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

#### *Casos de polizonaje*

6.2 El Comité tomó nota de la información de la Secretaría de que, desde el FAL 36, la Secretaría había emitido las circulares FAL.2/Circ.120 y 122, que contienen informes en los que se presenta la información notificada a la Organización en relación con los casos de polizonaje desde agosto hasta diciembre de 2010 y desde enero hasta abril de 2011, respectivamente. Las estadísticas anuales correspondientes a 2010 figuran en la circular FAL.2/Circ.121.

6.3 Según dichos informes, en 2008 se notificaron a la Organización 494 casos de polizonaje; 314 en 2009, 253 en 2010 y, en 2011, hasta el mes de agosto, 47 casos. Por lo que respecta al número de polizones, los casos notificados a la Organización se refirieron a 2 052 polizones en 2008, 1 070 en 2009, 721 en 2010 y 147 hasta agosto de 2011.

6.4 La Organización recibió informes sobre casos de polizonaje de nueve Estados Miembros, un Miembro Asociado y una ONG en 2008, de ocho Estados Miembros, un Miembro Asociado y una ONG en 2009, de cinco Estados Miembros y un Miembro Asociado en 2010 y de un Estado Miembro en 2011.

#### Casos de polizonaje y polizones

Año	2008	2009	2010	2011
<b>Casos de polizonaje</b>	494	314	253	47
<b>Polizones</b>	2 052	1 070	721	147

#### Fuentes de notificación

Año	2008	2009	2010	2011
<b>Estados Miembros</b>	9	8	5	1
<b>Miembros Asociados</b>	1	1	1	0
<b>ONG</b>	1	1	0	0

6.5 El Comité tomó nota de que, hasta el 15 de agosto, la Organización había recibido 4 173 informes en los que se notificó de un total de 13 346 polizones.

6.6 El Comité tomó nota de que repetidamente se ha subrayado la necesidad de presentar informes y que, naturalmente, la situación no es satisfactoria y que el bajo número de fuentes de notificación no inspira confianza en la objetividad de la información estadística.

6.7 El Comité también tomó nota de que una cantidad considerable de informes continuaba presentándose de manera incompleta y que esto impedía el análisis de la información y la obtención de conclusiones.

6.8 El Comité examinó el documento FAL 37/WP.4 (Secretaría) y tomó nota de que, en el cuarto párrafo dispositivo de la resolución A.1029(26): "Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)", se insta a los Estados Miembros a que utilicen lo más posible los medios de notificación del GISIS respecto de los datos que deben facilitarse con carácter no obligatorio y que apoyen el desarrollo y la armonización de la recopilación de los datos presentados voluntariamente. El Comité tomó nota de la propuesta de establecer un nuevo módulo a fin de recabar y presentar:

- .1 informes sobre casos de polizonaje, mencionados en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2;
- .2 informes sobre las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, mencionados en la circular MSC/Circ.896/Rev.1;
- .3 información sobre las direcciones de las oficinas de las autoridades nacionales designadas y organizaciones internacionales que se ocupan de la facilitación (la última circular fue la FAL.5/Circ.33);
- .4 información sobre las direcciones electrónicas de las autoridades gubernamentales para facilitar el intercambio de información electrónica (la última circular fue la FAL.5/Circ.34);
- .5 las diferencias entre las prácticas de los Estados y las normas correspondientes, con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII 1) del Convenio de Facilitación, a las que se hace referencia en la circular FAL.3/Circ.187;
- .6 notificación por los Gobiernos Contratantes de la adaptación de sus trámites, documentos o formalidades a las prácticas recomendadas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de Facilitación, a la cual se hace referencia en la circular FAL.3/Circ.187; y
- .7 información sobre la experiencia adquirida en relación con las disposiciones del Convenio o de las Directrices, así como las medidas tomadas al respecto y los obstáculos con que se haya tropezado en su implantación, a la cual se hace referencia en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2.

6.9 El Comité aprobó la propuesta relativa a la presentación de informes sobre casos de polizonaje, a condición de que los Estados Miembros y las organizaciones con carácter consultivo también mantengan el derecho de presentar dicha información en formato impreso.

6.10 El Comité estimó que sería prematuro aprobar la elaboración de módulos GISIS para tratar las otras cuestiones y, en particular, las de los apartados .4, .5, .6 y .7 *supra*, y sugirió que esta cuestión se siga examinando en el FAL 38. Algunos Estados Miembros se mostraron preocupados porque no quedaba claro si la información proporcionada por medios electrónicos sustituiría al requisito de notificación a la OMI en formato impreso.

6.11 El Comité recordó que, durante el FAL 36, los Clubes P e I habían presentado un análisis de los datos de reclamaciones recabados por el Grupo internacional de Clubes P e I sobre casos de polizonaje ocurridos desde el 20 de febrero de 2007 hasta el 20 de febrero de 2008 (documento FAL 36/6). Durante el FAL 36 se había tomado nota de que existía una diferencia considerable entre las estadísticas oficiales publicadas por la Organización de casos de polizonaje, datos que en su mayoría se reciben de Estados de abanderamiento y Estados rectores de puertos, y los datos de los Clubes P e I, y que las estadísticas publicadas por la Organización basadas en los informes recibidos en apariencia no reflejaban la magnitud del problema. Algunos delegados del FAL 36 sugirieron obtener información regular de los Clubes P e I a fin de mejorar las estadísticas presentadas a la Organización, pero los Clubes P e I señalaron el alto nivel de complejidad y costo de compilar dichas estadísticas, que se obtienen de la inspección manual de las reclamaciones presentadas después de los sucesos, y opinó que sería demasiado complejo producir estadísticas trimestrales sirviéndose de sus fuentes.

6.12 Al considerar si procedía formular una solicitud específica a los Clubes P e I para que presentaran información detallada sobre casos de polizonaje, el Comité tomó nota de que en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2 se invitaba a todos los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales con carácter consultivo a que proporcionaran información sobre casos de polizonaje. Si bien algunas delegaciones no se mostraron de acuerdo con que se hiciera una solicitud concreta a los Clubes P e I, el Comité pidió a estos que consultaran a sus miembros y consideraran si la información podría proporcionarse de manera periódica.

**Resolución A.1027(26): "Aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje" (resolución A.871(20))**

6.13 El Comité recordó que en la resolución A.1027(26): "Aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje", se autorizaba al Comité de Seguridad Marítima (MSC) y al Comité de Facilitación a que elaboraran y adoptaran de manera conjunta todas las enmiendas necesarias a las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, requeridas como resultado de la introducción de la nueva sección 4 (Polizonajes) del anexo del Convenio de Facilitación, que entró en vigor el 1 de mayo de 2003.

6.14 El Comité también recordó que el FAL 36 había elaborado y aprobado las Directrices revisadas sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, las cuales figuran en el anexo 6 del documento FAL 36/17, con la correspondiente resolución, que figura en el anexo 1 del documento FAL 37/6, e invitó al MSC 88 a que las examinara desde el punto de vista del MSC con miras a adoptarlas como una resolución MSC para su posterior adopción en el FAL 37 como una resolución del Comité de Facilitación.

6.15 El Comité tomó nota de que el MSC 88 había examinado el proyecto de directrices y la correspondiente resolución y, tomando nota de que durante el FAL 36 se había tenido mucho cuidado en armonizar el texto de las Directrices revisadas con el del Convenio de Facilitación, acordó seguir el mismo principio al revisar el texto para expandir y complementar las disposiciones existentes con las medidas preventivas especificadas en la sección 4 del Convenio de Facilitación y las contenidas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP. En consecuencia, el MSC 88 elaboró una nueva resolución MSC para las Directrices, e introdujo varios cambios pertinentes en el proyecto de directrices en sí, los cuales se reseñan en el párrafo 4 del documento FAL 37/6.

6.16 El Comité examinó las Directrices revisadas aprobadas por el MSC 88, las cuales figuran en el anexo 2 del documento FAL 37/6, con miras a su adopción durante el presente periodo de sesiones. Una delegación sugirió que había ciertas discrepancias entre el contenido de las Directrices y la sección 4 del Convenio. No obstante, teniendo en cuenta la necesidad urgente de aprobar las directrices, y dado que el anexo del Convenio está en proceso de revisión, el Comité decidió no introducir más cambios en las Directrices en esta fase. El Comité tomó nota de que sería necesario someter a revisión las Directrices aprobadas tras la aprobación de cualquier enmienda al anexo del Convenio de Facilitación.

6.17 El Comité examinó la resolución FAL que figura en el anexo 1 del documento FAL 37/6 y decidió enviarla al Grupo de trabajo sobre la protección y facilitación del comercio internacional para una última revisión, con miras a su posterior adopción por el Comité.

### **Punto de contacto de la OMI para el polizonaje**

6.18 El Comité recordó que el FAL 34 había solicitado al Secretario General que estableciera en el seno de la Secretaría un punto de contacto de la OMI para el polizonaje con carácter experimental. El Comité de Facilitación, en sus periodos de sesiones 35<sup>o</sup> y 36<sup>o</sup>, tomó nota de que se había pedido a la Secretaría que ayudara solamente en un número muy limitado de casos de polizonaje a bordo de los buques, con miras a lograr el desembarco efectivo de dichos polizones en el siguiente puerto. El FAL 36 había decidido que valía la pena continuar con esta fase experimental y acordó mantener a título de prueba el punto de contacto de la OMI para el polizonaje y notificar al FAL 37 la experiencia adquirida, que acordó examinar durante el FAL 37 antes de adoptar nuevas medidas.

6.19 El Comité tomó nota de que la Secretaría había notificado que el punto de contacto registraba un bajo nivel de actividad. El Comité pidió a la Secretaría que proporcionara información más detallada al FAL 38 sobre las ocasiones en que se había empleado el punto de contacto y las medidas que había tomado, a fin de adoptar una decisión mejor fundada para dar por concluida la fase experimental del punto de contacto de la OMI para el polizonaje. En el ínterin, el Comité acordó continuar la fase experimental hasta el FAL 38.

6.20 Al señalar que el problema creciente del polizonaje se debía en gran parte a la falta de una implantación adecuada de las medidas de protección física y los controles del acceso a bordo de los buques y en las instalaciones portuarias, el Comité recordó las obligaciones de los Estados Miembros de implantar plenamente las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y, en particular, la obligación de los Estados de abandonar de evaluar de manera continua todas las amenazas a los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón, de establecer el correspondiente nivel de protección y de garantizar que los buques implantan plenamente los procedimientos de protección adecuados para el nivel de protección indicado en el plan de protección del buque.

### **Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas: migrantes ilegales**

#### *Sucesos relacionados con migrantes ilegales*

6.21 El Comité tomó nota de que, desde el FAL 36, la Secretaría había emitido la circular MSC.3/Circ.19, que contiene información sobre prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar correspondiente al periodo que abarca del 30 de enero de 2009 a febrero de 2010. En 2008 se notificaron a la Organización 55 sucesos de migrantes ilegales transportados por mar, en 2009 se notificaron 381 sucesos y en 2010 se notificaron 86 sucesos.

6.22 En lo que respecta al número de migrantes ilegales, según los casos notificados a la Organización, los migrantes ilegales sumaron 1 266 en 2008, 8 747 en 2009 y 2 376 en 2010. Durante 2011, desde el 1 de enero hasta el 15 de agosto la Organización había recibido 25 informes de migrantes ilegales transportados por mar, que sumaron un total de 4 396.

6.23 El número total de sucesos de prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar notificados a la Organización para el periodo que va desde el 1 de enero de 1999 hasta el 15 de agosto de 2011 ha sido de 1 800, referentes a un total de 78 899 migrantes ilegales.

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

6.24 El Comité recordó que el FAL 36 se había mostrado de acuerdo con la opinión del Presidente de que el problema de las personas rescatadas en el mar no consistía tan sólo en las actividades normales de búsqueda y salvamento, para las cuales existen procedimientos operacionales normales, sino en el desembarco de un gran número de personas rescatadas en el mar que en realidad son migrantes sin documentos o solicitantes de asilo que viajan o son transportados como víctimas de la trata a menudo en pequeñas embarcaciones no aptas para navegar. Este fenómeno tiene efectos considerables en la facilitación del tráfico marítimo internacional, en vista de lo cual, si bien esta cuestión es muy compleja, el Convenio de Facilitación podría ser el mejor instrumento para ayudar en cuanto al desembarco de dichas personas. El FAL 36 también se mostró de acuerdo con la opinión del Presidente de que, tomando en consideración la experiencia obtenida, las muy ligeras modificaciones introducidas en el Convenio con las enmiendas de 2005 no se habían centrado en el meollo del problema, y, teniendo en cuenta la complejidad de este, eran obviamente insuficientes para disponer el desembarco adecuado de dichas personas. El Comité invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que examinaran esta cuestión entre periodos de sesiones y presentaran propuestas y observaciones al FAL 37 acerca de si el Convenio de Facilitación podría mejorarse en este aspecto, y de ser así, cómo, principalmente por lo que respecta a la revisión del Convenio.

6.25 El Comité recordó que el FSI 19 había acordado esperar los resultados del COMSAR 15 y el FAL 37 antes de continuar examinando las medidas para proteger la seguridad de las personas rescatadas en el mar, y acordó ampliar el plazo de ultimación previsto hasta 2012.

6.26 El Comité también recordó que el COMSAR 15 había concluido invitando al MSC 89 a que ampliara hasta 2012 el plazo de ultimación previsto, y que las partes interesadas deberían volver a reunirse tan pronto como fuera posible a fin de evaluar y examinar la situación y, llegado el momento, considerar la posibilidad de ampliar el Grupo a fin de incluir otras partes interesadas teniendo en cuenta la elaboración de un proyecto de acuerdo regional a manera de "plan piloto" que, de ser exitoso, podría aplicarse en otras partes del mundo que experimenten situaciones iguales o parecidas.

6.27 Asimismo, el Comité recordó que el MSC 89 había acordado ampliar hasta 2012 el plazo de ultimación previsto. El Comité también tomó nota del documento MSC 89/INF.23 (Secretaría), que contiene información sobre los avances logrados en la elaboración de un proyecto de acuerdo regional sobre procedimientos concertados para el desembarco de personas rescatadas en el mar.

6.28 El Comité también tomó nota de que, en relación con la cooperación entre organismos de las Naciones Unidas, si bien no se ha celebrado ninguna reunión oficial entre organismos desde el FAL 36, la Secretaría ha continuado manteniendo un estrecho contacto con el ACNUR, en particular, y con otras agencias pertinentes en lo que respecta a sucesos relacionados con el rescate de personas en el mar que resultan ser migrantes indocumentados. Esta labor interorganismos que se centra en las responsabilidades de los Estados respecto de cuestiones no relacionadas con el salvamento, tales como la inmigración y el asilo, que exceden la competencia de la OMI, constituye un complemento esencial de los esfuerzos de la OMI.

6.29 Asimismo, el Comité tomó nota de que, desde 2004, la Secretaría también había participado en varias conferencias organizadas por el ACNUR a fin de promover los intereses de los buques de transporte comercial que intervienen en dichos sucesos, cumpliendo así sus obligaciones en virtud del Convenio SOLAS, pero que posteriormente tienen problemas para desembarcar a dichas personas, y el efecto que ello tiene en la integridad de los sistemas marítimos de búsqueda y salvamento.

6.30 El Comité recordó que el ACNUR y la OMI habían elaborado un folleto de orientación sobre salvamento en el mar titulado "Guía de referencia sobre los principios y prácticas aplicables a migrantes y refugiados" para su utilización por los capitanes como una guía rápida en esa materia, que se publicó y distribuyó ampliamente a finales de 2006 y se volvió a imprimir en 2009.

6.31 El Comité tomó nota de los avances logrados en la elaboración de un proyecto de acuerdo regional sobre procedimientos concertados para el desembarco de las personas rescatadas en el mar, siguiendo el mandato de un grupo de consulta, elaborado por la Secretaría en colaboración con las partes interesadas, en el que participarían España, Italia y Malta, y estaba dispuesto a tratar de avanzar rápidamente en este proceso.

6.32 El Comité tomó nota de que se habían celebrado tres reuniones del grupo de consulta: la primera en julio de 2010, la segunda en abril de 2011 y la tercera en junio de 2011. Durante la tercera reunión se continuó elaborando el mandato que figura en el anexo del documento FAL 37/6/1 y se debatió un proyecto de acuerdo regional sobre procedimientos concertados para el desembarco de las personas rescatadas en el mar. Durante esta reunión se acordó, entre otras cosas, que se debería ampliar el grupo de consulta y, como primer paso, invitar a todos los países mediterráneos a la próxima reunión regional, que debería tener lugar inmediatamente después de la celebración del evento paralelo del Día Marítimo Mundial en Roma (Italia), el 12 de octubre de 2011. Italia informará del lugar de la reunión oportunamente. El grupo de consulta informó a la Secretaría de que el propósito era elaborar un acuerdo regional en forma de memorando de entendimiento. La invitación para participar en la reunión se distribuyó mediante la Circular Nº 3203, de fecha 18 de agosto de 2011, y el Comité señaló que los formularios de inscripción cumplimentados deberían enviarse por fax o correo electrónico a más tardar el miércoles 5 de octubre de 2011.

6.33 El Comité tomó nota de la intervención de la delegación de Italia, que reconoció con agradecimiento la ayuda prestada por el Secretario General y los Estados Miembros en cuestión, que ha permitido avanzar en la elaboración de un proyecto de "Memorando de entendimiento regional sobre medidas y procedimientos concertados relativos al desembarco de las personas rescatadas en el mar". La delegación de Italia recalzó su firme voluntad de avanzar en este proceso organizando la reunión de Roma, prevista para el 12 de octubre de 2011 en el "Palazzo Colonna".

6.34 España manifestó su agradecimiento por la labor del Secretario General durante este proceso, que ha sido muy importante para el éxito del proyecto. El Memorando de entendimiento será una herramienta muy útil para abordar los diferentes aspectos del desembarco de las personas rescatadas en el mar, y para los Estados rectores de puertos, los Estados ribereños y los tripulantes de los buques que rescatan personas en el mar.



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

### **Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo**

7.1 El Comité recordó que el FAL 36 había revisado y actualizado la circular FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151 y que la había remitido al MSC 88 para que continuara examinándola y revisándola antes de presentarla al MEPC 62 para su examen, y se preguntó si procedía todavía que fuera el Comité de Facilitación el órgano encargado de iniciar estas revisiones de la circular.

7.2 El Comité también recordó que el FAL 36 había considerado que las futuras revisiones del documento bien podía iniciarlas con mayor eficacia el MSC y, en particular, uno de sus subcomités, como el Subcomité FSI. En consecuencia, el Comité dio instrucciones a la Secretaría para que señalara este aspecto a la atención del Comité MSC e invitó al Comité a que considerara si estaría dispuesto a mantener la circular sometida a examen de esta manera.

7.3 El Comité tomó nota de que el MSC 88 había aprobado las propuestas de enmienda al proyecto de lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo, con sujeción a su examen por el MEPC 62, y, al igual que el FAL 36, se mostró de acuerdo, a reserva de que el MEPC 62 adopte una decisión en el mismo sentido, con la sugerencia de que las futuras revisiones de la lista deberían ser iniciadas por el MSC de manera periódica.

7.4 El Comité también tomó nota de que el MEPC 62 había coincidido con la medida adoptada por el MSC 88 respecto de la aprobación de las enmiendas propuestas al proyecto de lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo pero, por limitaciones de tiempo, decidió aplazar el examen de la propuesta de que las futuras revisiones de la lista deberían ser iniciadas por el MSC de manera periódica.

7.5 El Comité tomó nota de que la nueva lista se distribuirá mediante las circulares FAL, MSC y MEPC apropiadas.

7.6 El Comité, tomando en consideración la decisión adoptada durante el FAL 36, el MSC 88 y el MEPC 62, decidió eliminar de su orden del día el subpunto sobre la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo.

### **Implantación de los impresos FAL 1 a 7 de la OMI**

7.7 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos para su examen en relación con este subpunto del orden del día. Teniendo en cuenta que no se habían presentado documentos en los últimos periodos de sesiones del Comité, y que los impresos FAL de la OMI ya están incluidos en el Convenio de Facilitación, el Comité acordó eliminar del orden del día este subpunto.

### **Acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo**

7.8 El Comité recordó que, tras un debate, el FAL 35 había reiterado que el acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo continuaba siendo un objetivo a largo plazo. La identificación de los certificados y documentos en cuestión era especialmente importante, dado que, durante el MSC 81, varios Estados Miembros habían manifestado que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría una alternativa a la inspección física de los certificados y que podría, posiblemente, servir en la asignación de prioridades de las inspecciones de la supervisión por el Estado rector del puerto.

7.9 El Comité también recordó que el FAL 35 había acordado invitar al MSC, al MEPC y al Comité Jurídico a que continuaran examinando esta cuestión y a que determinaran sus posiciones al respecto, y señaló que el MSC, el MEPC y el Comité Jurídico deberían prepararse para introducir las enmiendas necesarias a los distintos instrumentos de su competencia a fin de establecer el marco que rendiría los beneficios derivados de dicho sistema, mientras que el Comité de Facilitación no necesitaba elaborar dicho sistema con fines de facilitación del tráfico y los viajes marítimos, dado que las disposiciones existentes del Convenio y las del Compendio reconocían y reglamentaban la transmisión de la información prescrita a través de medios electrónicos. El FAL 35 acordó informar al MSC, al MEPC y al Comité Jurídico de que, por lo que respecta a la tecnología, era posible establecer un sistema en línea, y que examinara la cuestión en función de los certificados y documentos que figuran en el anexo del documento FAL 34/9. El FAL 35 también acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo.

7.10 El Comité recordó que el FAL 36 había aprobado, en términos generales, el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 36/7) y que había remitido el informe al Grupo de trabajo sobre el despacho electrónico de buques. El Comité reiteró que la cuestión de los certificados y documentos en línea era un componente esencial para hacer más eficiente el despacho de buques, y reconoció las ventajas de su utilización. Deben examinarse los aspectos jurídicos, y ello debería reflejarse en la respuesta de los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto en relación con los certificados en línea. Al recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 36/WP.3), el Comité debatió esta cuestión y solicitó a la Secretaría que remitiera el cuestionario sobre el acceso en línea a los certificados y documentos al MSC y al MEPC para que continuaran examinándolo y que les pidiera su opinión acerca de la posibilidad de disponer de copias electrónicas de los documentos y certificados a bordo de los buques con fines de facilitación.

7.11 El Comité recordó que el MSC 88 había examinado el cuestionario remitido por el FAL 36 y que solicitó que se distribuyera el cuestionario elaborado durante el FAL 36 mediante una circular FAL (FAL.3/Circ.203), siempre que los presidentes del MEPC y del Comité de Facilitación coincidieran con su opinión, de modo que el FAL 37 pudiera recibir suficientes observaciones para continuar examinando esta cuestión.

7.12 El Comité tomó nota de que la circular FAL.3/Circ.203 se había emitido el 12 de enero de 2011, y de que en ella se invitaba a los Gobiernos Miembros a que señalaran el cuestionario a la atención de todas las partes interesadas, incluidas las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto, las autoridades públicas, capitanes, agentes y operadores. La Secretaría recibió las respuestas de 11 Estados Miembros y un Miembro Asociado.

7.13 El Comité tomó nota de las siguientes conclusiones principales del análisis de las respuestas al cuestionario:

- .1 las respuestas favorecían la continuación del proyecto y apuntaban a su utilidad para el despacho de buques;
- .2 los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto necesitarían algunas directrices o instrucciones sobre el uso de las versiones electrónicas de los certificados de los buques y de las firmas electrónicas;
- .3 el proyecto requeriría entre cinco y siete años para su conclusión;

- 
- .4 los Estados Unidos aceptarían certificados electrónicos de certificados reglamentarios, pero no en los diarios oficiales de navegación que requieran la autenticación del cumplimiento por la tripulación del buque;
  - .5 la mayoría de los Estados Miembros permitirían que las organizaciones reconocidas introduzcan información en la base de datos; y
  - .6 la mayoría de los Estados Miembros consideraron que la base de datos debería estar restringida, y se mostraron en desacuerdo acerca de quién debería gestionar el sistema en línea, si los Estados Miembros o la OMI, aunque quedó claro que no desean que lo haga una tercera parte privada.

7.14 La República de Corea presentó el documento FAL 37/7/1 sobre el estudio de un modelo de entidad de certificación de documentos electrónicos que había propuesto con el objeto de reducir el uso de documentos impresos y para permitir el uso de datos pertinentes sin las limitaciones de tiempo y espacio, mediante el almacenamiento de los datos en un repositorio electrónico. En el documento se propone un modelo de entidad de certificación de documentos electrónicos para el transporte marítimo, y se incluye información sobre unos pocos casos que son aplicables a los buques.

7.15 En el documento FAL 37/7/2, la IACS formuló observaciones sobre el documento FAL 37/7/1, en particular el concepto y funcionamiento práctico de una "entidad de certificación de documentos electrónicos", y señaló que el acceso en línea a información pertinente debe continuar siendo un objetivo de la Organización. Además, hizo algunos comentarios sobre el cuestionario, dado que la IACS expide muchos certificados y documentos cuando actúa como organización reconocida en nombre de Estados Miembros.

7.16 El Comité tomó nota de que el MSC, el MEPC y el Comité Jurídico no habían indicado si apoyaban la elaboración del sistema y si estaban dispuestos a adoptar las enmiendas necesarias a los distintos instrumentos de sus respectivas competencias mediante las cuales, entre otras cosas, se podría aceptar el uso de certificados y documentos en formato electrónico como alternativa a los impresos en papel, tal como había hecho el Comité en relación con los impresos FAL de la OMI. El Comité recordó que el FAL 35, con miras a permitir que el MSC, el MEPC y el Comité Jurídico lleven a cabo debates estructurales, les señaló que en el anexo del documento FAL 34/9 figuraba una lista provisional de certificados y documentos, y les informó de que, por lo que respecta a la tecnología, era posible establecer un sistema en línea.

7.17 El Comité señaló la necesidad de determinar la necesidad acuciante del proyecto, sus usuarios potenciales y sus beneficios, pero se convino en que la disponibilidad de la información redundaría en beneficio de los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto, que de este modo contarían con la información del buque antes de su llegada y podrían decidir de manera más precisa qué buques inspeccionar, y además se reduciría el tiempo de la inspección de la supervisión por el Estado rector del puerto.

7.18 El Comité acordó remitir al Grupo de trabajo el análisis de los diferentes enfoques del sistema a fin de considerar, como una alternativa al sistema en línea, un procedimiento más simple según el cual el buque envía al puerto copias electrónicas de los certificados existentes a bordo como un adjunto al mensaje de llegada.

7.19 El Comité decidió encargar al Grupo de trabajo sobre el despacho electrónico de buques que, con la información proporcionada en los cuestionarios, y teniendo en cuenta los documentos FAL 36/7, FAL 37/7/1 y FAL 37/7/2, elaborara un plan de las medidas que deben adoptarse para poner a punto el sistema de acceso en línea a certificados y documentos, o un sistema basado en el buque para lograr los mismos resultados, y que considerara si era necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre acceso electrónico a los certificados y documentos y, en caso afirmativo, que notificara de ello al Comité de conformidad y elaborara un proyecto de mandato.

#### *Examen del informe del Grupo de trabajo*

7.20 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 37/WP.6 y FAL 37/WP.6/Add.1), el Comité lo aprobó en general, debatió largamente las recomendaciones del Grupo y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

7.21 El Comité tomó nota de la información de antecedentes en la que se resumían la labor efectuada desde el FAL 32 y los debates del Grupo en relación con el acceso electrónico a los certificados y documentos o con las versiones electrónicas y, en particular, de que:

- .1 en términos generales, la idea de disponer de acceso a versiones electrónicas de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo tuvo una buena acogida y debería continuar siendo un objetivo de la Organización;
- .2 podría haber varias opciones para acceder a versiones electrónicas de los certificados y documentos a fin de complementar o sustituir los impresos en papel, por ejemplo:
  - .1 un sistema basado en el buque, en el cual el capitán sería responsable de mantener, actualizar y transmitir los certificados y documentos electrónicos necesarios en un adjunto al mensaje previo a la llegada;
  - .2 una base de datos centralizada para almacenar versiones electrónicas de los certificados y los documentos;
  - .3 bases de datos distribuidas, mantenidas y actualizadas por las administraciones expedidoras con la requerida fiabilidad, proceso de validación y acceso en condiciones de seguridad a las versiones electrónicas de los certificados y documentos, incluido un sitio en la Red, por ejemplo el de la OMI, con enlaces a las administraciones expedidoras; y
  - .4 una combinación de cualquiera de los sistemas mencionados *supra*;
- .3 el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo constituido por el FAL 34 y el FAL 35 había examinado en el pasado la propuesta de un sistema basado en el buque establecido por el FAL 34 y el FAL 35, incluida la determinación de las ventajas, desventajas, oportunidades y riesgos de dicho sistema, aunque en ese momento no se indicó ninguna preferencia clara por un sistema basado en el buque o por un sistema en línea;

- .4 el establecimiento de un sistema basado en una base de datos centralizada no recibió suficiente apoyo y se estimó que, en su lugar, quizás sería más adecuado un sistema distribuido;
- .5 la arquitectura del sistema debería elaborarse tras definir los objetivos, alcance y visión del sistema teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios;
- .6 se debería examinar más a fondo la cuestión de si sería necesario centrarse en copias electrónicas de certificados y documentos (por ejemplo, una copia escaneada del documento) o si, en vez de ello, el término información electrónica sería el más adecuado (por ejemplo, datos relacionados con documentos y certificados almacenados en bases de datos en línea);
- .7 en el futuro, sería necesario decidir si el sistema propuesto debería considerarse como un sistema capaz de complementar o de reemplazar los certificados impresos, teniendo en cuenta que un sistema que, por ejemplo, pudiera trabajar en paralelo, pero sin sustituir a los certificados impresos, podría ser más viable de lograr en un futuro cercano; y
- .8 el órgano apropiado de la OMI debería debatir la cuestión de la aceptabilidad de las copias electrónicas o del proceso de validación, teniendo en cuenta orientaciones existentes sobre tecnologías o normas disponibles que podrían llevar a la posible aceptación de los certificados electrónicos.

### Plan de acción

#### *Mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos*

7.22 Teniendo en cuenta el deseo de las delegaciones de avanzar en esta cuestión, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, bajo la coordinación de los Estados Unidos\*, a fin de continuar la labor sobre la aceptación del acceso electrónico a los certificados y documentos o de sus versiones electrónicas, incluida la validación de los certificados y documentos, y le asignó el siguiente mandato:

El Grupo de trabajo por correspondencia, teniendo en cuenta los debates celebrados durante el FAL 37, los documentos presentados y la información de antecedentes facilitada desde el FAL 32, así como las respuestas recibidas al cuestionario sobre el acceso en línea a los documentos y certificados, debería:

- .1 elaborar los objetivos y definir el alcance y la visión de un sistema para el acceso electrónico o las versiones electrónicas de certificados y documentos;
- .2 identificar los usuarios potenciales y sus necesidades y las ventajas, desventajas, oportunidades, riesgos y beneficios de posibilitar el acceso electrónico a los certificados y documentos o el uso de sus versiones electrónicas a fin de complementar o sustituir los certificados o documentos impresos originales, incluida la validación de los certificados y documentos;

---

\*  
**Coordinador:**  
Mr. Roger Butturini  
United States Coast Guard  
United States Department of Homeland Security  
Correo electrónico: [roger.k.butturini@uscg.mil](mailto:roger.k.butturini@uscg.mil)

- .3 definir las funciones mínimas que se podrían recomendar a fin de hacer que el acceso electrónico a los certificados y documentos, o sus versiones electrónicas, sean equivalentes a los documentos impresos;
- .4 definir las funciones recomendadas a fin de que el acceso electrónico a los certificados y documentos de los buques sea fiable y tenga un nivel adecuado de seguridad;
- .5 anotar en la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo la fuente de la prescripción (por ejemplo, el Convenio) y el Comité de la OMI responsable de dicho certificado o documento; y
- .6 presentar un informe al FAL 38 sobre los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia.

7.23 El Comité invitó a los Estados Miembros, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo a que presentaran documentos al próximo periodo de sesiones del Comité a fin de dar a conocer sus experiencias, mejores prácticas, metodologías y políticas en relación con la aceptación del acceso electrónico a los certificados y documentos o de sus versiones electrónicas.

7.24 El Comité acordó que, en su próximo periodo de sesiones, basándose en los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, debería explorar las posibilidades de trabajar junto con otros comités pertinentes a fin de identificar en qué condiciones podría ser aceptable una versión electrónica de los documentos y certificados.

7.25 El Comité también acordó que, durante el FAL 39, examinaría las respuestas de los comités pertinentes de la OMI y, si los beneficios son mayores que los costos y cumplen los objetivos de los comités de la OMI, decidiría si deberían elaborarse directrices para la aceptación del acceso electrónico a los certificados y documentos o de sus versiones electrónicas.

7.26 La delegación de Liberia facilitó información sobre un sistema desarrollado por la Administración del país para validar certificados impresos originales que utilizan los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto para validar los certificados originales que llevan a bordo los buques de pabellón nacional.

## **8 GARANTIZAR LA PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL**

### **Personal privado de protección armada**

8.1 El Comité tomó nota de que el MSC 89 había considerado, en el marco del punto del orden del día relativo a actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, la posibilidad de elaborar orientaciones sobre la utilización de personal privado de protección armada (PPPA) a bordo de los buques. Durante sus deliberaciones, el Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG), había acordado que las recomendaciones provisionales para los Gobiernos sobre el empleo de PPPA constituían un complemento esencial de las orientaciones elaboradas para el sector. Además, se acordó que, debido a los distintos regímenes legislativos de los Estados Miembros, sólo procedía hacer recomendaciones de alto nivel para cubrir los aspectos de la utilización de PPPA.

8.2 El Comité señaló que el MSC 89 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1405: "Orientaciones provisionales para propietarios de buques, armadores y capitanes sobre la utilización de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo", y la circular MSC.1/Circ.1406: "Recomendaciones provisionales para los Estados de abanderamiento con respecto a la utilización de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo".

8.3 El Comité señaló asimismo que el MSC 89 convino en que se da la necesidad urgente de elaborar más orientaciones para los Gobiernos y, en especial, para los Estados ribereños y rectores de puertos sobre aspectos relativos a las aduanas por lo que respecta al transporte, embarque y desembarque de armas de fuego y equipo de protección en zonas bajo la jurisdicción de dichos Estados, y que también había una necesidad urgente de elaborar orientaciones adicionales para los Gobiernos que reflejen las inquietudes de los Estados rectores de puertos y ribereños con respecto a la entrada de equipos de personal armado en sus aguas territoriales, o su embarco y desembarco en sus puertos.

8.4 El Comité señaló que el MSC 89 había pedido a la Secretaría que informase al FAL 37 de los resultados del MSC 89 por lo que respecta a la utilización de personal privado de protección armada a bordo de los buques en la zona de alto riesgo, y que invitara al FAL 37 a que informase al MSC sobre las siguientes cuestiones:

- .1 el embarco y desembarco de PPPA;
- .2 el embarque y desembarque de armas de fuego (incluidas municiones, materiales fungibles, repuestos y equipo y materiales de mantenimiento) para uso del PPPA;
- .3 el embarque y desembarque de equipo relacionado con la protección (incluidos los de protección personal y comunicación) para uso del PPPA; y
- .4 recomendar al Comité de Seguridad Marítima las disposiciones que deben incluirse en las recomendaciones y directrices provisionales mencionadas relacionadas con estas cuestiones, que deben tenerse en cuenta como resultado de las actividades que se llevan a cabo en zonas situadas dentro del territorio o bajo la jurisdicción de un Estado, ya sea en calidad de Estado rector del puerto o de Estado ribereño.

8.5 El Comité recordó que la postura de la Organización sobre la utilización de PPPA se mantiene, en lo fundamental, invariable con respecto a la indicada en las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334. Como se indica en la circular MSC.1/Circ.1333, corresponde a título individual a cada Estado de abanderamiento decidir si debería autorizarse o no la utilización de personal privado de protección armada a bordo de los buques que enarbolan su pabellón. Si un Estado de abanderamiento decide permitir esta práctica, depende de dicho Estado determinar las condiciones en las cuales se concede tal autorización. Como se indica en las circulares MSC.1/Circ.1405 y MSC.1/Circ.1406, las orientaciones y recomendaciones provisionales "no tienen por objeto refrendar ni institucionalizar" la utilización de guardias armados.

8.6 Al examinar el documento FAL 37/8/4 (Brasil), el Comité tomó nota de las prescripciones de la legislación brasileña al respecto, que no permite que buques mercantes extranjeros que lleven a bordo guardias armados atraquen en los puertos de Brasil, y que exige que los Estados de abanderamiento cuyos buques lleven guardias armados informen cuando se encuentran en sus aguas territoriales, fondeados o no. Para facilitar el tráfico marítimo Brasil puede, en casos excepcionales y a su discreción, seguir un procedimiento especial que permite a los capitanes de buques informar a la policía federal antes de atracar

de que hay armas a bordo. Dichas armas deberían estar debidamente registradas y reglamentadas en el Estado de abanderamiento, y la policía federal elaborará una lista pormenorizada de las armas, que colocará en una caja fuerte o compartimiento especial precintado tan pronto como el buque atraque o eche anclas. Tanto la policía federal como el capitán del buque guardarán una copia de la lista. En el último puerto de escala el capitán habrá de notificar a la policía federal la partida del buque y la policía comprobará que la caja fuerte no ha sido forzada y que todas las armas están intactas.

8.7 En el documento FAL 37/8/6, los Estados Unidos facilitaron información sobre la legislación estadounidense relativa al transporte de armas de fuego a bordo de buques que enarbolan su pabellón, en relación con la utilización de personal privado de protección armada. Dado que diversas entidades oficiales estadounidenses están autorizadas para reglamentar el transporte de armas de fuego y asumir tal responsabilidad, las empresas o personas de los Estados Unidos que lleven, posean o transporten armas de fuego a bordo de buques de pabellón estadounidense en cualquier parte del mundo han de cumplir todas las leyes estatales y nacionales aplicables, así como el Reglamento para el transporte internacional de armas (ITAR). El servicio asesor de protección portuaria (PSA) del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos difunde orientaciones sobre el transporte de armas a bordo de los buques mercantes de pabellón estadounidense que navegan por aguas de alto riesgo.

8.8 El Comité tomó nota de que la Secretaría había asistido a la reunión del Consejo de la OMA en junio de 2011, en la que la OMI, la OMA y la OACI lanzaron un claro mensaje sobre la necesidad de colaborar en la protección de la cadena de suministro. La Secretaría de la OMI había solicitado también información a las autoridades aduaneras sobre reglamentaciones y procedimientos nacionales para el embarque y desembarque de armas por personal privado de protección armada. El Comité tomó nota de que, en general, las aduanas desempeñan un papel importante en la interceptación de armas ilegales y el control de las armas legítimas. A través del sistema armonizado, las autoridades aduaneras pueden identificar el movimiento de armas y municiones en el comercio internacional. El Comité acordó solicitar a los miembros de la OMA que facilitaran información detallada sobre su función y los procedimientos de control en relación con el embarque y desembarque de las armas del PPPA en la próxima reunión del Comité Técnico Permanente de la OMA, que se celebrará del 10 al 14 de octubre de 2011.

8.9 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo del MSC sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG), se reunirá del 13 al 15 de septiembre de 2011, de conformidad con la decisión tomada por el MSC 89 y el C 106. El Comité instó a todas las delegaciones a que informaran al MSPWG de su legislación nacional por lo que se refiere a su aceptación de la presencia de PPPA a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, y, si la aceptan, de sus condiciones. Esta información reviste suma importancia para la labor de la OMI y será un elemento clave para el éxito de la labor de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo.

8.10 El Comité remitió la cuestión de la elaboración de directrices sobre el PPPA al Grupo de trabajo encargado de garantizar la protección y facilitación del comercio internacional.

### **Marco normativo SAFE**

8.11 Al examinar el documento FAL 37/INF.4 (OMA), el Comité observó que la revisión del Marco normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas se había presentado al periodo de sesiones del Consejo de la OMA celebrado en junio de 2011, al que había asistido la Secretaría de la OMI. El Comité tomó nota de que la OMA había elaborado una versión revisada del Marco normativo SAFE.



8.12 El Comité observó que las enmiendas se refieren a la creación de un anexo separado para los elementos de datos necesarios a efectos de evaluación de los riesgos de protección, que incluyen los restantes elementos denominados "10 + 2", en los que se utilizan por primera vez dos mensajes enviados por los transportistas marítimos: el mensaje sobre la situación del contenedor y el plan de estiba del buque. La OMA opina que la inclusión de los elementos de datos restantes "10 + 2" reforzará la capacidad de evaluación de los riesgos de los Miembros de la OMA, lo cual a su vez podría ofrecer una alternativa al planteamiento del Congreso de los Estados Unidos de un escaneado del 100 % de los contenedores, que la OMA no apoya.

8.13 El Comité tomó nota asimismo de que el Consejo de la OMA había adoptado las enmiendas y también había refrendado las directrices propuestas sobre acuerdos de reconocimiento mutuo, cuyo objetivo es facilitar el reconocimiento por una administración de aduanas de los operadores económicos autorizados (OEA) de otra administración y acuerde proporcionar ventajas y servicios de facilitación sustantivos y comparables (y de ser posible con carácter recíproco) a los OEA reconocidos mutuamente.

### **Sistema de la cadena mundial de suministro**

8.14 El Comité recordó que el FAL 36 había tomado nota de la información facilitada por la OMA en los documentos FAL 36/8/3 y FAL 36/INF.4, en que señalaba que los esfuerzos para fortalecer la protección de la cadena de suministro se habían centrado hasta ese momento en evitar interrupciones de la cadena. La recuperación del comercio es un proceso de coordinación entre las administraciones de aduanas y las partes interesadas de los sectores público y privado. Tiene por objeto facilitar y reanudar el flujo internacional de mercancías de la forma más oportuna y eficaz posible, tras un suceso que dé como resultado una interrupción grave del movimiento de bienes en el ámbito internacional que afecte a uno o más países durante un periodo lo suficientemente largo como para que haya repercusiones económicas.

8.15 Tras tomar nota de que la OMA había elaborado las Directrices para la recuperación del comercio basadas en los conceptos del Marco normativo SAFE y que consisten en un conjunto de mejores prácticas que las administraciones de aduanas podrían adoptar al elaborar planes y procedimientos para facilitar y reanudar los flujos comerciales, el Comité tomó nota de que la OMA había distribuido un cuestionario entre sus miembros con miras a establecer mecanismos de comunicación para adoptar medidas eficaces de recuperación del comercio. El Comité tomó nota de la invitación de la OMA a la Secretaría de la OMI para que participe en el Grupo de trabajo SAFE.

8.16 El Comité examinó el documento FAL 37/8/2 (Estados Unidos), en el que se facilita información relativa a la forma de garantizar la protección, eficacia y resistencia de los componentes marítimos del sistema de la cadena de suministro mundial y se invita al Comité de Facilitación a elaborar, en colaboración con la OMA y posiblemente por conducto de un nuevo grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, directrices para la recuperación del sistema del comercio marítimo, para que los países refuercen la preparación y la resistencia del transporte marítimo dentro del sistema de la cadena de suministro mundial en caso de que el sistema sufra trastornos de gran magnitud.

8.17 Tras las deliberaciones, el Comité acordó que era importante elaborar directrices de aplicación voluntaria o recomendaciones que puedan utilizar los países para aumentar la resistencia del transporte marítimo por lo que respecta al sistema de la cadena de suministro mundial en caso de que el sistema sufra trastornos de gran magnitud, y que el Comité era el foro adecuado para ello. El Comité decidió preparar dichas directrices o recomendaciones en colaboración con la OMA y acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia, que informará al FAL 38. El Comité pidió al Grupo de trabajo encargado de garantizar la protección y facilitación del comercio internacional que elaborara el mandato del Grupo.

## **Normas de la ISO sobre la protección de la cadena de suministro**

8.18 El Comité tomó nota de la información facilitada por la ISO en el documento FAL 37/8/3 sobre la situación actual de las normas ISO 28000 (Protección de la cadena de suministro).

### **Labor en curso necesaria para los aspectos de facilitación de la protección marítima**

8.19 El Comité recordó que el FAL 36, en el contexto de su examen de la labor en curso necesaria para los aspectos de facilitación de la protección marítima, había deliberado sobre la utilidad de la circular MSC.1/Circ.1371, que proporciona una lista refundida de códigos, recomendaciones y directrices relativos a la seguridad y la protección y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección. Tras observar que no existía una circular similar relacionada con la facilitación, el Comité había respaldado la elaboración de una circular FAL, durante el FAL 37, que proporcionara una lista refundida de códigos, recomendaciones y directrices relativos a la facilitación y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la facilitación.

8.20 El Comité decidió pedir al Grupo de trabajo encargado de garantizar la protección y facilitación del comercio internacional que elaborase una lista refundida de códigos, recomendaciones y directrices relativos a la facilitación y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la facilitación, teniendo en cuenta la lista provisional elaborada por la Secretaría.

### **Información sobre la situación de las actividades de lucha contra la piratería**

8.21 El Comité tomó nota de que los informes indicaron que en los primeros ocho meses de 2011 se habían notificado a la OMI 395 actos o tentativas de piratería y robos a mano armada contra buques ocurridos en todo el mundo. Si se compara con los 288 casos que se produjeron en 2010, supone un aumento del 37 %. Durante el mismo periodo, se notificó un total de 188 ataques perpetrados contra buques frente a la costa de Somalia y en el mar Árabe, que resultaron en el secuestro de 26 buques. De la información recibida sobre los ataques presuntamente cometidos contra los buques durante el periodo objeto de examen (a saber, del 1 de enero de 2011 al 31 de agosto de 2011), se desprende que las zonas más afectadas (es decir, en las que se han notificado cinco o más sucesos) en 2011 fueron África oriental, el mar de la China meridional y el océano Índico, así como África occidental, seguidas de América del Sur, el mar Árabe y el estrecho de Malaca.

8.22 El Comité también tomó nota de que el incremento más significativo en cifras absolutas correspondiente al periodo del 1 de enero al 31 de agosto de 2011, en comparación con el mismo periodo de 2010, se produjo en África occidental (incremento del 96 %), seguido del océano Índico (76 %), África oriental (63 %) y el mar Árabe (50 %). La mayoría de los ataques notificados en el mundo (65 %) se perpetraron o se intentó perpetrarlos fuera de las aguas territoriales de los Estados ribereños.

8.23 El Comité también tomó nota de que, al momento de elaborarse el informe, los piratas somalíes mantenían cautivos 18 buques y 378 tripulantes, en comparación con los 16 buques y 358 tripulantes cautivos en el mismo periodo de 2010. Las indicaciones señalan que ha aumentado el nivel de violencia empleado por los piratas, así como la eficacia de las operaciones contra el tráfico marítimo. Los informes demuestran que los buques que observan debidamente las orientaciones de la OMI y las Mejores prácticas de gestión se exponen a un riesgo significativamente menor de ser apresados que los que no lo hacen. El Comité también tomó nota de que el número de ataques a buques había incrementado en 2011 en comparación con 2010, pero que el porcentaje de éxito de los

ataques se había reducido del 40 % a menos del 20 % en el mismo periodo, prueba de la eficacia del despliegue de fuerzas navales en la región, así como de la implantación eficaz de las orientaciones de la OMI y las Mejores prácticas de gestión por parte de los buques que navegan en la región.

8.24 El Comité también tomó nota de que la principal iniciativa de la OMI con respecto a la lucha contra la piratería y los robos a mano armada contra buques frente a la costa de Somalia es el Código de conducta de Djibouti, que ya ha sido firmado por 18 Estados. En abril de 2010 en la Secretaría de la OMI se constituyó una dependencia de implantación de proyectos para coordinar y gestionar la ejecución de las actividades pertinentes de creación de capacidad destinadas a promover la implantación eficaz del Código. Estas actividades se están financiando con un fondo fiduciario específico de la OMI para el Código de conducta de Djibouti, que ha asignado nueve millones de dólares de los Estados Unidos para dichas actividades hasta el final de 2012. La dependencia de implantación de proyectos ya se encuentra activa en la región, concentrada en el desarrollo de tres centros regionales de intercambio de información sobre la lucha contra la piratería, en Dar es Salaam, Mombasa y Saná, así como en el de una instalación regional de formación en Djibouti. También se han enviado a la región misiones de formación y evaluación, a las cuales seguirán otras en lo que resta de 2011.

8.25 El Comité tomó nota de que la cuestión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques frente a la costa de África occidental también ha sido objeto de atención del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. La OMI, en colaboración con la Organización Marítima del África occidental y central viene promoviendo desde 2006 una iniciativa para el cumplimiento del derecho marítimo, incluida la piratería, para 20 Estados ribereños que abarcan desde Mauritania hasta Angola, destinada a crear una "Red integrada de servicios de guardacostas". Esta importante iniciativa que, entre otras cosas, dio como resultado un memorando de entendimiento firmado por la mayoría de los Estados ribereños de la región, y que además ha influido en el desarrollo de la estrategia marítima de la Unión Africana, se está llevando a cabo en cooperación con otras organizaciones de las Naciones Unidas, fuerzas navales y, a través de proyectos, el sector para mejorar la protección marítima y luchar contra la piratería.

### **Constitución del Grupo de trabajo**

8.26 El Comité constituyó el Grupo de trabajo encargado de garantizar la protección y facilitación del comercio internacional bajo la presidencia del Sr. Philip White (Reino Unido) y le asignó el siguiente mandato:

- .1 examinar la correspondiente resolución FAL que figura en el anexo 1 del documento FAL 37/6 y preparar un proyecto de texto final para su aprobación por el Comité;
- .2 examinar la cuestión de la utilización de PPPA a bordo de los buques en la zona de alto riesgo desde el punto de vista de:
  - .1 el embarco y desembarco de PPPA;
  - .2 el embarque y desembarque de armas de fuego (incluidas municiones, materiales fungibles, repuestos y equipo y materiales de mantenimiento) para uso del PPPA; y

- .3 el embarque y desembarque de equipo relacionado con la protección (incluidos los de protección personal y comunicación) para uso del PPPA; y  
  
recomendar al Comité las disposiciones que deben incluirse en las recomendaciones y directrices provisionales relacionadas con estas cuestiones, que deben tenerse en cuenta como resultado de las actividades que se llevan a cabo en zonas situadas dentro del territorio o bajo la jurisdicción de un Estado, ya sea en calidad de Estado rector del puerto o de Estado ribereño;
- .3 elaborar una circular FAL con una lista refundida de los códigos, las recomendaciones y las directrices relativas a la facilitación y otros instrumentos no obligatorios relacionados con la facilitación;
- .4 preparar un mandato para un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos encargado de la elaboración de orientaciones para aumentar la preparación y la resistencia del transporte marítimo dentro del sistema de la cadena de suministro mundial en caso de que el sistema sufra trastornos de gran magnitud; y
- .5 presentar un informe al Pleno el jueves 8 de septiembre de 2011.

8.27 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 37/WP.7), el Comité tomó las medidas que se indican a continuación.

8.28 El Comité adoptó la resolución FAL.11(37): "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje", que figura en el anexo 1.

8.29 El Comité tomó nota de las deliberaciones sobre el PPPA y las escasas respuestas obtenidas de los Estados rectores de puerto y los Estados ribereños a la solicitud de datos.

8.30 El Comité aprobó un proyecto de circular sobre el cuestionario para obtener información sobre las prescripciones de los Estados ribereños y rectores de puertos para el empleo de PPPA a bordo de los buques, y lo remitió en calidad de labor en curso al Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima y actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques para que lo examine y adopte como circular conjunta MSC/FAL. El Comité tomó nota con agradecimiento del ofrecimiento de la Secretaría de escribir a cada uno de los Estados Miembros ubicados en el golfo de Adén y el océano Índico occidental a fin de plantearles la cuestión.

8.31 El Comité autorizó a la Secretaría a que publique las respuestas recibidas en el sitio público de la OMI en la Red, a fines de información, pero con sujeción a que no se facilite traducción del texto correspondiente.

8.32 El Comité autorizó a la Secretaría a distribuir el cuestionario sobre aduanas de la OMA a fines de información. Sin embargo, el Comité tomó nota de que la OMA ya lo había distribuido con un plazo para la recepción de respuestas hasta octubre de 2011 y que se pensaba presentar al MSC 90 un informe resumido de la información recibida. El Comité manifestó su agradecimiento por la colaboración ofrecida por la OMA.

8.33 El Comité tomó nota de la información acerca de la política de categorizar al PPPA como personal supernumerario, y acordó remitirla al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen general del Convenio, incluida la armonización con otros instrumentos internacionales.

8.34 El Comité autorizó a la Secretaría a elaborar la lista de los códigos, las recomendaciones y las directrices relativos a la facilitación y otros instrumentos no obligatorios relacionados con la facilitación para que se publique en el sitio de la OMI en la Red y la Secretaría pueda actualizarla.

8.35 El Comité pidió a la Secretaría que se asegurara de que todos los documentos mencionados en la lista se publiquen en el sitio de la OMI en la Red para futura referencia.

8.36 El Comité aprobó el proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia sobre la labor para garantizar la protección y facilitación del comercio internacional mediante la elaboración de orientaciones sobre medidas para aumentar la recuperación del comercio marítimo en lo tocante al sistema de la cadena de suministro mundial y el transporte por mar.

8.37 Teniendo en cuenta que el punto relativo a garantizar la protección y facilitación del comercio internacional mediante la elaboración de orientaciones sobre medidas para aumentar la recuperación del comercio marítimo en lo tocante al sistema de la cadena de suministro mundial y el transporte por mar no está incluido como resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel de la Organización, el Comité acordó examinarlo en relación con el punto 14 del orden del día, "Programa de trabajo".

*Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la labor para garantizar la protección y facilitación del comercio internacional mediante la elaboración de orientaciones sobre medidas para aumentar la recuperación del comercio marítimo en lo tocante al sistema de la cadena de suministro mundial y el transporte por mar*

8.38 El Comité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la labor para garantizar la protección y facilitación del comercio internacional mediante la elaboración de orientaciones sobre medidas para aumentar la recuperación del comercio marítimo en lo tocante al sistema de la cadena de suministro mundial y el transporte por mar, coordinado por Canadá y los Estados Unidos\*.

Teniendo en cuenta las deliberaciones que tuvieron lugar durante el C 106 y el FAL 37, en particular en relación con los documentos FAL 37/8/2, FAL 37/8/3 y FAL 37/INF.4, se pide al Grupo de trabajo por correspondencia que lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 compilar información sobre prácticas, procesos y actividades para mitigar los efectos de los trastornos graves que sufra la cadena de suministro marítimo internacional y aumentar su recuperación;

---

**Coordinadores:**

Estados Unidos  
Captain Kevin Kiefer  
Chief, Office of Port and Facility Activities (CG-544)  
United States Coast Guard  
Correo electrónico: [Kevin.C.Kiefer@uscg.mil](mailto:Kevin.C.Kiefer@uscg.mil)

Canadá  
Mr. Allan Bartley  
Director, Marine Security Policy, Marine Security  
Transport Canada  
Teléfono: +1 (613) 949 1442  
Correo electrónico: [Allan.Bartley@tc.gc.ca](mailto:Allan.Bartley@tc.gc.ca)

- .2 identificar las normas y directrices de la OMA y la ISO que sean pertinentes por su utilidad para el transporte marítimo;
- .3 investigar y ofrecer un análisis de la información compilada en relación con los subpárrafos .1 y .2, que puede incluir lo siguiente:
  - .1 elementos de datos de importancia fundamental para los esfuerzos destinados a aumentar la resistencia y la recuperación,
  - .2 mecanismos de comunicación entre los Gobiernos y las partes no gubernamentales para la planificación y la respuesta a efectos de resistencia y recuperación, y
  - .3 recomendaciones para la creación de grupos de apoyo del sector que presten asistencia en la planificación y la asignación de prioridades respecto de los esfuerzos destinados a aumentar la resistencia y la recuperación antes y después de un trastorno; y
- .4 preparar un informe del Grupo de trabajo por correspondencia, junto con el proyecto de orientaciones, para someterlos al examen del FAL 38.

## **9 INTERFAZ BUQUE-PUERTO**

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

### **Facilitación de la expedición de cargas peligrosas**

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

9.3 El Comité también recordó que el FAL 36 había acordado que, habida cuenta de los resultados de las pruebas, todavía no se había resuelto la cuestión del rechazo de remesas de material radiactivo. Por ello, el Comité acordó pedir al Secretario General que continuara con las pruebas del mecanismo en la Secretaría de la OMI para resolver las dificultades experimentadas en el transporte de mercancías peligrosas del Código IMDG, incluidos los materiales radiactivos de la Clase 7, y encargó a la Secretaría que informara, en el FAL 37, de los resultados de la experiencia obtenida, con objeto de que el Comité pueda determinar las medidas que sea preciso adoptar.

9.4 El Comité tomó nota de la información presentada verbalmente por la Secretaría sobre lo ocurrido recientemente en relación con la expedición de materiales radiactivos de la Clase 7 en el sentido de que, desde que se estableció el punto focal, la Secretaría ha asumido un papel activo para ayudar a resolver dichas dificultades. La Secretaría ha asistido a casi todas las reuniones del Comité Directivo Internacional (integrado por la OMI, la OACI y el OIEA) sobre el rechazo de las remesas de material radiactivo.

9.5 El Comité también tomó nota de que el OIEA había realizado esfuerzos considerables para tratar las cuestiones que afectan a los retrasos y rechazos de remesas de material radiactivo de la Clase 7 y que había llevado a cabo varias sesiones de formación y seminarios regionales con el objetivo de facilitar dichas remesas. El mecanismo había sido de gran utilidad para identificar ambigüedades en el Código IMDG con respecto a los materiales radiactivos de la Clase 7, que se habían subsanado posteriormente en el "Libro naranja" de las Naciones Unidas y en el Código mismo. La Secretaría ha establecido una base de datos sobre el rechazo de mercancías peligrosas que ya cuenta con 236 informes. La base de datos de la OMI sigue estando a disposición del OIEA y la OACI y un análisis preliminar de la base de datos reveló que, de los 236 informes, 182 estaban relacionados con el transporte marítimo, 51 con el transporte aéreo y tres con el transporte terrestre.

9.6 El Comité tomó nota de que, dada la naturaleza delicada de la información que figura en la base de datos, y de acuerdo con la decisión adoptada por los Estados Miembros que participaron en el Comité Directivo del OIEA, no se habían hecho públicos los detalles de la información. No obstante, el Comité manifestó su agradecimiento al OIEA por sus esfuerzos continuados para tratar de resolver las cuestiones relacionadas con los retrasos y los rechazos de las remesas de la Clase 7.

9.7 El Comité tomó nota de la información de que casi 300 interesados han utilizado el programa educativo informático sobre la Clase 7 que se ha elaborado y está operativo en el sitio [www.class7elearning.com](http://www.class7elearning.com). El Comité observó que este programa está disponible gratuitamente para todos los usuarios no comerciales.

9.8 Al considerar si procede ultimar las pruebas del mecanismo establecido por el FAL 34 y mantener el mecanismo con carácter permanente, el Comité decidió que sería prudente efectuar un examen completo y justificar su existencia, teniendo en cuenta las implicaciones de costo y personal. El Comité encargó a la Secretaría que siguiera las pruebas del mecanismo y presentara un informe escrito sobre su experiencia al FAL 38, para evaluar más detalladamente los resultados de estas pruebas.

## **10 COOPERACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA**

10.1 El Comité recordó que en el FAL 36 se había manifestado que era importante continuar con las actividades de asistencia y cooperación técnica relacionadas con la facilitación a fin de cumplir las disposiciones del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resoluciones A.1011(26) y A.1012(26)), con las que, entre otras cosas, se procura fomentar la aceptación más amplia del Convenio y la adopción de sus medidas, así como colaborar con los esfuerzos y la labor del Comité para la implantación universal de medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

10.2 El Comité también recordó que en el FAL 36 habían examinado propuestas de Angola, Canadá, Nigeria y Suecia (FAL 36/10/2) en las cuales se proponía incluir la facilitación del comercio como una prioridad temática en el PICT en el bienio 2012-2013, con el objetivo de que también sea una prioridad para el bienio siguiente. En el documento también se proponía definir la facilitación del comercio en el PICT como un programa mundial con implantación regional y se pedía al Comité que encargara a la Secretaría elaborar un programa de implantación sobre la facilitación del comercio a fin de incluirlo en el PICT para 2012-2013, que se presentaría en el TC 61 y en otros órganos pertinentes de la OMI. Posteriormente, el FAL 36 examinó detenidamente las repercusiones de la propuesta para el Comité y las implicaciones de la expresión "facilitación del comercio" en el contexto del mandato de la OMI. Tras un largo debate, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron inequívocamente la propuesta de incluir la facilitación del comercio en el PICT en consonancia con el Plan estratégico de la Organización.

10.3 El Comité señaló que el FAL 36 había recordado que la Asamblea había reiterado en la resolución A.1011(26) que el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) era crucial para ayudar a los países en desarrollo a implantar los instrumentos de la OMI para lograr un transporte marítimo más seguro y protegido e incrementar la protección del medio ambiente y la facilitación del tráfico marítimo internacional. Además, el PICT contribuye a que los países en desarrollo puedan alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) pertinentes. Su importancia aumenta aun más cada vez que la OMI enmienda instrumentos existentes o elabora instrumentos nuevos, en los que deberían tenerse en cuenta las necesidades particulares de los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados y el efecto en todos ellos de tales instrumentos.

10.4 El Comité recordó que, tras un debate, el FAL 36 había enmendado y aprobado las prioridades temáticas con respecto a la facilitación para el bienio 2012-2013 que figuran en el anexo 7 del documento FAL 36/17, y había encargado a la Secretaría que las remitiera al TC 61 para su examen e inclusión en el PICT.

10.5 El Comité tomó nota asimismo de que el TC 61 había aprobado el PICT para el bienio 2012-2013, en el que se incluyen varias actividades que guardan relación con el Convenio de Facilitación que se implantarán en el próximo bienio.

10.6 Al examinar el documento FAL 37/10 (Secretaría), en el que se informa de las actividades relacionadas con la implantación del Convenio que se realizan en el marco del PICT, el Comité tomó nota de que en el periodo comprendido entre junio de 2010 y mayo de 2011 se llevó a cabo una misión de asistencia técnica en El Salvador. Los objetivos de esta actividad habían sido:

- .1 familiarizar debidamente a los participantes con el Convenio de Facilitación enmendado;
- .2 concienciar plenamente a los participantes de las ventajas institucionales y económicas y los beneficios que pueden obtenerse de la aceptación e implantación del Convenio de Facilitación, incluido el uso del intercambio electrónico de datos y la mejora de la eficiencia del intercambio de información entre entidades comerciales y el Gobierno;
- .3 dar orientaciones sobre medidas de seguimiento relativas a la implantación práctica del Convenio de Facilitación, incluido el uso de los impresos FAL de la OMI y la elaboración del concepto de ventanilla única;
- .4 asesorar sobre las funciones que desempeña un comité de facilitación nacional; y
- .5 facilitar a los participantes otra información pertinente sobre este seminario.

10.7 El Comité también tomó nota con agradecimiento del informe presentado por Chile (documento FAL 37/10/1) sobre la misión de asistencia técnica a la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador (AMP) llevada a cabo por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile (DIRECTEMAR) con el fin de efectuar una evaluación del estado de cumplimiento del Convenio de Facilitación, enmendado, y proponer una estrategia global para su implantación, incluido el proyecto de una plataforma técnica que facilite su aplicación.



10.8 El Comité tomó nota de la inclusión de la OMI en la lista de organizaciones de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) elegibles para recibir asistencia oficial para el desarrollo (AOD), decisión que adoptó el Comité de Asistencia para el Desarrollo (CAD) de la OCDE en junio de 2011. Como resultado, la OMI, con su reconocida capacidad para contribuir a la agenda del desarrollo, será incluida en las listas de corresponsales que reciben las directrices para la presentación de informes estadísticos. Se trató de un logro importante que se debería aprovechar plenamente para garantizar la financiación sostenible del PICT y que podrá servir para animar a los Estados Miembros de la OCDE y a las organizaciones internacionales y regionales a contribuir económicamente al PICT.

10.9 El Comité tomó nota de que el TC 61 había examinado un documento preparado por Suecia sobre la facilitación del comercio marítimo y la reducción de la pobreza (Objetivo de Desarrollo del Milenio (ODM) 1), que abordaba la importancia de la facilitación del comercio marítimo como un catalizador para el crecimiento económico y el desarrollo nacional, con las consiguientes posibilidades para erradicar la pobreza (ODM 1). El TC 61 acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia, presidido por Angola, para elaborar un proyecto de demostración que establezca un vínculo entre el PICT y el ODM 1 en relación con la reducción de la pobreza, a fin de avanzar en esta cuestión.

10.10 El Comité tomó nota de la solicitud de Angola para que se informara de cualquier labor pertinente que ya esté realizando el Comité que pueda tenerse en cuenta al elaborar un mandato para el proyecto de demostración, y, en particular, para que el Comité de Facilitación:

- .1 determine mecanismos ya existentes encaminados a mejorar la facilitación del comercio en los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y, en particular, los países sin litoral; y
- .2 determine los procesos y procedimientos de facilitación del comercio que pueden, con frecuencia, originar costos adicionales para el comercio en los PMA, los PEID y los países sin litoral.

10.11 El Comité facilitó la siguiente información en respuesta a la solicitud de Angola referente a dos esferas clave:

- .1 en relación con los mecanismos ya existentes encaminados a mejorar la facilitación del comercio pueden incluirse:
  - el Convenio de Facilitación;
  - el Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL.3/Circ.202);
  - el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico;
  - las Directrices para el establecimiento del sistema de ventanilla única; y
  - el Código PBIP y su correcta aplicación para evitar casos como los de polizonaje; y

- .2 en relación con los procesos y procedimientos de facilitación del comercio que, con frecuencia, originan costos comerciales adicionales cabe señalar:
- la falta de coordinación entre las distintas autoridades a las que incumbe competencia en el puerto;
  - la falta de un sistema de ventanilla única;
  - la falta de coordinación entre los puertos de un mismo país;
  - la falta de coordinación en una región;
  - la falta de coordinación con las normas internacionales; y
  - información insuficiente sobre los requisitos de entrada/salida, importación/exportación y, por tanto, utilización insuficiente de herramientas en línea.

10.12 Tras observar que la solicitud al TC 61 se había hecho con miras a evitar duplicaciones de la labor que ya está realizando el Comité de Facilitación, el Comité acordó encargar a la Secretaría que prestara la asistencia solicitada por Angola.

## **11 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES**

### **Relaciones con las organizaciones no gubernamentales**

#### *Generalidades*

11.1 Al examinar los documentos FAL 37/11 y FAL 37/11/Add.1 (Secretaría), el Comité tomó nota de las decisiones pertinentes del C 105 y el C 106 con respecto a las relaciones con organizaciones no gubernamentales a las que recientemente se les había concedido el carácter consultivo o que habían sido referidas al Comité con miras a asesorar al Consejo acerca de si se les debía conceder el carácter consultivo.

#### *Solicitudes para la obtención del carácter consultivo presentadas por organizaciones no gubernamentales*

11.2 El Comité tomó nota en particular de que, desde el FAL 36, el Consejo, en sus periodos de sesiones 105º y 106º, había decidido:

- i) conceder el carácter consultivo a la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC) y conceder el carácter consultivo de forma provisional, por un periodo máximo de dos años, a la Asociación Internacional de Productos Metálicos de Hierro, Ltd. (IIMA);
- ii) convertir el carácter consultivo concedido a la Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO) de forma provisional en carácter consultivo pleno; y
- iii) poner de relieve la exigencia de que todas las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo contribuyan de forma importante a la labor de la OMI.

11.3 El Comité tomó nota en particular de que, desde el FAL 36, el Consejo, en sus periodos de sesiones 105º y 106º, y, por lo que respecta a nuevas solicitudes de carácter consultivo, había decidido también:

- i) no conceder el carácter consultivo a la Asociación del Comercio de Granos y Piensos (GAFTA), la Coalición del Océano Antártico y Austral (ASOC), la Organización Internacional de Fumigaciones Marítimas (IMFO), la Asociación Internacional para el Control Catalítico de las Emisiones Atmosféricas de Gases de los Buques (IACCSEA), la Asociación de Sistemas de Limpieza de Gases de Escape (EGCSA) ni la PRBA – Asociación de Baterías Recargables;
- ii) tomar nota de que la Asociación de Armadores de Buques que Transportan Materias Potencialmente Peligrosas (VOHMA) cambió su nombre por el de Asociación Internacional de Armadores de Buques que Transportan Mercancías Peligrosas (IVODGA);
- iii) tomar nota de que la HBIA dejará de existir en 2012 y no solicitará la renovación de su carácter consultivo provisional; y
- iv) formular las siguientes recomendaciones a la Asamblea sobre la prolongación, o no, del carácter consultivo:
  - .1 retirar el carácter consultivo a la Asociación Internacional de Abogados (IBA);
  - .2 recordar a la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) y la Asociación Internacional de Productores de Gas y Petróleo (OGP) la necesidad de cumplir sus obligaciones, incluida la exigencia de realizar una contribución importante a la labor de la OMI, de conformidad con el Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones no gubernamentales y las Directrices para la atribución del carácter consultivo, y que, en caso de que su actuación no mejore el próximo bienio, se les podría retirar el carácter concedido; y
  - .3 mantener el carácter consultivo de las organizaciones restantes enumeradas en el documento C 106/16(c)/1 y en su corrección.

11.4 El Comité tomó nota de que, en relación con su examen de las Directrices para la atribución del carácter consultivo y el documento C 106/16(c)/4, presentado por la República de Corea, el C 106 decidió:

- i) analizar y examinar más a fondo las Directrices;
- ii) convocar el Grupo de Miembros del Consejo en horas de trabajo en su 108º periodo de sesiones, encargándole que, además de estudiar las solicitudes nuevas, examine las Directrices para la atribución del carácter consultivo y, de ser necesario, el Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones no gubernamentales, y someter cualquier enmienda a las Directrices al examen del Consejo; y
- iii) encargar a la Secretaría que elabore un documento en el que se clasifiquen las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo según sus intereses y actividades para ayudar al examen de estas organizaciones en el próximo bienio.

## **Día Marítimo Mundial de 2012**

11.5 El Comité tomó nota de que el C 106 había refrendado la propuesta del Secretario General de que el lema del Día Marítimo Mundial de 2012 fuese el siguiente:

"La OMI, cien años después del Titanic."

## **12 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ**

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

12.1 El Comité recordó que el FAL 36 había examinado la propuesta de proyecto de Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de Facilitación y el proyecto de circular FAL conexo (FAL 36/12 y FAL 36/12/Add.1), que la Secretaría había elaborado a fin de armonizarlos, en todo lo posible, con las disposiciones de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, adoptados por la vigésimo sexta Asamblea mediante la resolución A.1013(26). El Comité tomó nota de que también se tuvo en cuenta su decisión previa, de que igualmente deberían armonizarse en todo lo posible con las Directrices del MSC y el MEPC, y también incluyó las otras decisiones pertinentes adoptadas por el MSC 87 en mayo de 2010.

12.2 El Comité recordó asimismo que el FAL 36 había aprobado las Directrices revisadas para distribuirlos con posterioridad al MSC 88 mediante una nueva circular FAL.3 que incorporaría las enmiendas aprobadas y revocaría las Directrices existentes que figuran en la circular FAL.3/Circ.195, y dio las correspondientes instrucciones a la Secretaría.

12.3 El Comité tomó nota de que las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de Facilitación se distribuyeron en la circular FAL.3/Circ.206, de fecha 6 de julio de 2011.

12.4 El Comité acordó que la próxima fase del proceso sería identificar las diferencias existentes entre las Directrices del MSC y el MEPC y las del Comité de Facilitación con miras a continuar armonizando los procedimientos y elaborar directrices refundidas.

## **13 FUNCIÓN, MISIÓN, DIRECCIÓN ESTRATÉGICA Y LABOR DEL COMITÉ**

13.1 El Comité recordó la decisión del FAL 36 de suprimir su punto sobre función, misión, dirección estratégica y labor del Comité, dado que ha quedado desfasado con la adopción del Plan estratégico general mejorado de la Organización y debido a la importancia que concede la Asamblea a la coordinación de la labor por los comités.

13.2 El Comité decidió suprimir este punto del orden del día del Comité de Facilitación.

## **14 PROGRAMA DE TRABAJO**

14.1 El Comité recordó que el FAL 36 había acordado proponer a la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, en noviembre de 2011, reunirse en periodo de sesiones ordinario como mínimo una vez por año, con una semana de reunión en 2012 y otra en 2013. En consecuencia, el Comité solicitó al Secretario General que elaborara la propuesta presupuestaria pertinente para el bienio 2012-2013.

14.2 El Comité recordó que el C 105 había aprobado el informe del FAL 36 y había decidido remitirlo, junto con sus observaciones y recomendaciones, a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI.

### **Cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 38**

14.3 Al examinar el documento FAL 37/WP.2 (Presidente), y basándose en los avances realizados durante el periodo de sesiones, el Comité enmendó y aprobó la lista de cuestiones de fondo que se incluirán en el orden del día provisional del FAL 38, que figura en el anexo 2.

### **Constitución de grupos de trabajo y de grupos de redacción durante el FAL 38**

14.4 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en relación con varios puntos del orden del día, el Comité acordó que durante el FAL 38 se constituirían grupos de trabajo sobre los siguientes puntos:

- .1 Examen general y la implantación del Convenio;
- .2 Acceso electrónico a los certificados y documentos, o sus versiones electrónicas, que han de llevarse a bordo; y
- .3 Garantizar la protección y facilitación del comercio internacional.

14.5 El Comité también acordó que, en esta fase, no era posible predecir exactamente cuántos grupos de redacción deberían constituirse en el FAL 38.

14.6 El Comité también acordó que, si surgiera la necesidad, el FAL 38 debería determinar qué otros grupos de trabajo o de redacción podría ser necesario constituir al examinar los distintos puntos del orden del día. El Comité dio instrucciones a la Secretaría para que, en consulta con el Presidente, elabore y distribuya el calendario provisional para el FAL 38 y una lista de los grupos de trabajo o de redacción que es posible que sea necesario constituir, para su examen por el FAL 38.

### **Fecha y lugar del próximo periodo de sesiones**

14.7 Al examinar la fecha propuesta para el próximo periodo de sesiones, varias delegaciones propusieron revocar la decisión del FAL 36 acerca de la periodicidad de los periodos de sesiones del Comité. La propuesta de que el Comité se reúna cada 18 meses, en lugar de cada 12 meses, formulada basándose en el orden del día del próximo bienio y en las limitaciones presupuestarias y económicas actuales, recibió un amplio respaldo. Algunas delegaciones señalaron que para que los grupos de trabajo sean eficaces, la reunión debería seguir teniendo una duración de cinco días de trabajo, por lo cual una reunión de cinco días sería mejor que dos reuniones más cortas. El Comité convino en que es necesaria una mayor participación en los grupos de trabajo por correspondencia a fin de compensar el menor número de reuniones. El Comité decidió proponer al Consejo en su 26º periodo de sesiones extraordinario que en el futuro el Comité se reúna cada 18 meses, comenzando con el FAL 38, que podría programarse para enero de 2013. La decisión se debería revisar periódicamente, teniendo en cuenta el orden del día del Comité y la necesidad de avanzar con las cuestiones relacionadas con la facilitación.

### **Situación de los resultados previstos del Comité para el bienio 2010-2011**

14.8 El Comité recordó que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.1 de las "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización", adoptadas mediante la resolución A.1013(26), se deberían elaborar informes sobre la situación de los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2010-2011, y anexarse al informe de cada periodo de sesiones de los subcomités y comités y al informe bienal del Consejo a la Asamblea. Dichos informes deberían identificar de manera independiente los resultados no previstos que se decida incluir en los órdenes del día bienales.

14.9 Asimismo, el Comité recordó que en la resolución A.1013(26) también se pide que, al elaborar dichos informes, cada órgano de la Organización debería refundir en ellos todos los informes sobre la situación de los resultados previstos que hayan recibido desde el informe previo.

14.10 El Comité refrendó el informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011, en que se enumeran los puntos que figuran en la resolución A.1012(26), relacionados con la labor del Comité y los subcomités pertinentes, que figuran en el anexo 3, que había sido elaborado por la Secretaría en consulta con el Presidente.

### **Orden del día postbienal del Comité**

14.11 El Comité recordó que, en el contexto de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)), el Subcomité debería establecer y mantener un orden del día postbienal utilizando el formato que figura en las Directrices que debería incluirse en un anexo del informe de cada periodo de sesiones.

14.12 El Comité refrendó el informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011, que son resultados postbienales aceptados y figuran en el anexo 4.

14.13 El Comité tomó nota de que algunos de los resultados previstos para el bienio 2010-2011 no se examinaron en los últimos periodos de sesiones del Comité (por ejemplo, los resultados 6.1.1.2, 8.0.2.1, 8.0.2.2 y 8.0.2.4). El Comité consideró la conveniencia de que los resultados aprobados por la Asamblea, pero acerca de los cuales no se han recibido propuestas, permanezcan en su orden del día. Algunas delegaciones sugirieron eliminar los resultados que no hayan sido abordados en dos periodos de sesiones consecutivos del Comité. El Comité decidió pedir al Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización su opinión acerca de la mejor forma de proceder en tales casos.

14.14 El Comité examinó el documento FAL 37/WP.3, con las propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013, elaborado por la Secretaría en consulta con el Presidente, en el cual se tienen en cuenta los avances logrados por el Comité durante el bienio en curso.

14.15 El Comité aprobó las propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013 del Comité para presentarlo al 26º periodo de sesiones extraordinario del Consejo (C/ES.26), que tendrá lugar el 17 y 18 de noviembre de 2011, que figuran en el anexo 5.

## **15 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2012**

15.1 El Comité, de conformidad con su Reglamento interior, reeligió por unanimidad al Sr. Charles Abela (Malta) como Presidente y al Sr. Yuri Melenas (Federación de Rusia) como Vicepresidente para 2012.

15.2 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. Eildert Broekema (Países Bajos) por sus servicios como Vicepresidente y por su considerable contribución a la labor del Comité a través de su dirección y su presidencia de numerosos grupos de trabajo y grupos de trabajo por correspondencia. El Comité le expresó sus mejores deseos para su jubilación.

## **16 OTROS ASUNTOS**

16.1 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos en relación con este punto del orden del día.

### **Expresiones de agradecimiento**

16.2 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría que habían dejado recientemente sus funciones, se iban a trasladar a otros cargos o se iban a jubilar, por su valiosa contribución a su labor, y les deseó una larga y feliz jubilación o, de ser el caso, mucho éxito en sus nuevos cometidos:

- Sr. Eildert Broekema (Países Bajos);
- Sr. Manuel Nogueira Romero (España);
- Sr. Valentín Sanz Rodríguez (Argentina);
- Sr. Roberto Annichini (Argentina);
- Sr. Giancarlo Olimbo (Italia);
- Sra. Petra Bethge (Alemania);
- Sr. Hadi Supriyono (Indonesia);
- Sr. George M. Arku (Liberia);
- Sr. John Bainbridge (ITF);
- Sr. Peter Swift (INTERTANKO);
- Sr. Irfan Rahim (Secretaría);
- Sra. Anila Shah (Secretaría);
- Sr. Eduardo Hernández Martín (Secretaría);
- Sr. Graham Mapplebeck (Secretaría);
- Sr. Miguel Palomares (Secretaría); y
- Sr. Alexander Petrov (Secretaría).

\*\*\*





**ANEXO 1**

**RESOLUCIÓN FAL.11(37)  
(Adoptada el 9 de septiembre de 2011)**

**DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA PREVENCIÓN DEL ACCESO DE POLIZONES  
Y LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE  
RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE**

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

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

RECORDANDO las disposiciones de la resolución A.1027(26): "Aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20))",

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

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

RECORDANDO ASIMISMO que, a los efectos de la presente resolución, se define como polizón a la persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se descubre a bordo una vez que el buque ha salido del puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades competentes,

TOMANDO NOTA con preocupación del número de sucesos relacionados con el polizonaje, la posibilidad consiguiente de que se obstaculice el tráfico marítimo y el efecto que tales sucesos podrán tener en la seguridad operacional del buque, así como los riesgos considerables para los polizones, entre ellos el de perder la vida,

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

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

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

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

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

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

ESTANDO DE ACUERDO en que la existencia de tales orientaciones no debería entenderse en modo alguno en el sentido de que se tolera o fomenta el polizonaje u otras formas de migración ilegal, y que las orientaciones no deberían socavar los esfuerzos para combatir los problemas separados del tráfico de indocumentados o de seres humanos en general,

ESTANDO DE ACUERDO ASIMISMO en que las disposiciones de la presente resolución deberían, de conformidad con la resolución A.1027(26), considerarse pertinentes sólo con respecto a:

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

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

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

RECONOCIENDO que todas las partes interesadas deberían resolver humanitariamente los casos de polizonaje, otorgando además la debida importancia a la seguridad operacional del buque y a la seguridad de la tripulación,

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

TOMANDO NOTA de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 88º periodo de sesiones, adoptó la resolución MSC.312(88): "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje",

1. ADOPTA las Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, texto que constituye el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos a que implanten en sus políticas y prácticas nacionales los procedimientos enmendados recomendados en las Directrices adjuntas;
3. INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que traten los casos de polizonaje en un espíritu de cooperación con las otras partes interesadas, teniendo en cuenta la asignación de responsabilidades establecida en las Directrices adjuntas, a partir del 1 de octubre de 2011;
4. INVITA a las compañías navieras, propietarios de buques y armadores a que asuman las responsabilidades pertinentes establecidas en las Directrices adjuntas y a que proporcionen orientación a sus capitanes y tripulaciones sobre sus respectivas responsabilidades en los casos de polizonaje;
5. INVITA a los Gobiernos a que, en colaboración con el sector, elaboren estrategias globales para mejorar el control del acceso e impedir que polizones potenciales logren introducirse en los buques;
6. PIDE al Comité de Facilitación que continúe vigilando la eficacia de las Directrices revisadas adjuntas basándose en la información que faciliten los Gobiernos y el sector, las mantenga sometidas a examen y adopte cualquier otra medida que estime necesaria a la luz de los acontecimientos, incluida la elaboración de un instrumento vinculante pertinente.

## ANEXO

### DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA PREVENCIÓN DEL ACCESO DE POLIZONES Y LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE

#### 1 INTRODUCCIÓN

1.1 Los capitanes, propietarios de buques, autoridades públicas, autoridades portuarias y otras partes interesadas, incluidas las que presten servicios de protección en tierra, tienen la obligación de colaborar lo más estrechamente posible para:

- .1 prevenir los casos de polizonaje; y
- .2 resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar la pronta devolución o repatriación del polizón. Deberían adoptarse todas las medidas apropiadas para evitar situaciones en las que los polizones tienen que permanecer a bordo del buque indefinidamente.

1.2 No obstante, independientemente de la eficacia de las medidas de protección en el buque y en el puerto, es un hecho que seguirá habiendo casos en que los polizones lograrán introducirse en los buques, ya sea ocultos en la carga o embarcando subrepticiamente.

1.3 La resolución de los casos de polizonaje es difícil debido a las distintas legislaciones nacionales de los diversos Estados que pueden verse afectados: el Estado de embarco, el de desembarco, el Estado de abanderamiento del buque, el Estado de la nacionalidad/ciudadanía o permiso de residencia aparentes, declarados o reales del polizón y los Estados de tránsito durante la repatriación.

#### 2 DEFINICIONES

A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

- .1 *Polizón frustrado*: persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se descubre a bordo antes de que el buque salga del puerto.
- .2 *Puerto*: todo puerto, terminal, terminal mar adentro, astillero de buques o de reparaciones o rada normalmente utilizados para la carga, descarga, reparación y fondeo de buques, o todo otro lugar en el que un buque puede hacer escala.
- .3 *Autoridades públicas*: organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar y hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las presentes Directrices.

- .4 *Medidas de protección:* medidas elaboradas y aplicadas con arreglo a acuerdos internacionales para mejorar la protección a bordo de los buques y en las zonas e instalaciones portuarias y la de las mercancías movilizadas como parte de la cadena de suministro internacional, a fin de detectar y prevenir cualquier acto ilícito<sup>1</sup>.
- .5 *Propietario del buque:* el propietario o el armador de un buque, ya se trate de una persona física o jurídica, y toda persona que actúe en nombre de ellos.
- .6 *Polizón:* persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se descubre a bordo una vez que el buque ha salido del puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades competentes.

### 3 PRINCIPIOS BÁSICOS

A juzgar por la experiencia registrada hasta la fecha, la aplicación de los siguientes principios básicos resulta útil para prevenir casos de polizonaje y contribuye a resolverlos prontamente:

- .1 Los casos de polizonaje deberían abordarse de acuerdo con principios humanitarios y prestando siempre la debida atención a la seguridad y protección de las operaciones del buque y a la seguridad y el bienestar del polizón.
- .2 Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y los capitanes deberían cooperar en todo lo posible para prevenir casos de polizonaje.
- .3 Los propietarios de buques, los capitanes, las autoridades públicas y las autoridades portuarias deberían tomar medidas de protección adecuadas que impidan, hasta donde sea factible, que suban a bordo posibles polizones o, en los casos en que no surtan efecto, que permitan descubrirlos antes de que el buque salga del puerto o, en última instancia, antes de que llegue al próximo puerto de escala.
- .4 Los registros apropiados y frecuentes en el momento oportuno contribuyen a reducir al mínimo el riesgo de tener que hacer frente a casos de polizonaje y podrían incluso salvar la vida de algún polizón que permanezca oculto, por ejemplo, en un lugar que después se cierre herméticamente y/o se trate químicamente.
- .5 Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y los capitanes deberían colaborar en todo lo posible para resolver rápidamente los casos de polizonaje y asegurarse de que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se deberían adoptar todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer indefinidamente a bordo de un buque.

---

<sup>1</sup> Véanse el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), enmendado, el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), enmendado, y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA 1988) y su Protocolo de 2005 (Protocolo SUA 2005).

- .6 Los polizones que llegan o entran a un Estado sin la documentación exigida lo hacen, por lo general, ilegalmente. Las decisiones sobre el modo de abordar tales situaciones corresponden a los Estados en los que se registra dicha llegada o entrada.
- .7 Los polizones que buscan asilo deberían ser tratados de conformidad con los principios de protección internacionales establecidos en los instrumentos internacionales, por ejemplo, las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y del Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, así como de la legislación nacional pertinente<sup>2</sup>.
- .8 Debería hacerse todo lo posible para evitar situaciones en las que un polizón deba ser detenido indefinidamente a bordo de un buque. A este respecto, los Estados deberían colaborar con el propietario del buque para disponer el desembarco del polizón en un Estado adecuado.
- .9 Los Estados deberían aceptar la devolución de los polizones que tengan la nacionalidad o ciudadanía plena de ese Estado o un permiso de residencia en dicho Estado.
- .10 Cuando no se pueda determinar la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia, el Estado del puerto de embarco inicial de un polizón debería aceptar su devolución para examinar su situación a la espera de una decisión definitiva sobre el caso.

## **4 MEDIDAS PREVENTIVAS**

### **4.1 Autoridades portuarias/de terminales**

4.1.1 Los Estados y los propietarios, operadores y autoridades de puertos y terminales deberían asegurarse de que todos sus puertos estén dotados de la infraestructura y los procedimientos operacionales y de protección necesarios para evitar que tengan acceso a las instalaciones portuarias y a los buques las personas que intenten embarcarse clandestinamente a bordo de los mismos, teniendo en cuenta, al elaborar estos procedimientos, el tamaño del puerto y el tipo de carga transportada desde este. Esta labor se debería efectuar en estrecha colaboración con las autoridades públicas competentes, los propietarios de buques y las entidades pertinentes en tierra, para prevenir los casos de polizaje en los puertos en cuestión.

4.1.2 Las disposiciones operacionales y/o los planes de protección deberían referirse, entre otras cosas, y según el caso, a las siguientes cuestiones:

- .1 el patrullaje periódico de las zonas portuarias;
- .2 la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga fácilmente expuesta al acceso de los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en esas instalaciones;

---

<sup>2</sup> Además, las autoridades públicas quizá deseen tener en cuenta las conclusiones no vinculantes del Comité Ejecutivo del ACNUR sobre la cuestión de los polizones que solicitan asilo (1988, N° 53 (XXXIX)).

- .3 la inspección de los almacenes y las zonas de almacenamiento de la carga;
- .4 la inspección de la carga cuando haya indicios claros de la presencia de polizones;
- .5 la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades pertinentes en tierra en el establecimiento de disposiciones operacionales;
- .6 la cooperación entre las autoridades portuarias y otras autoridades competentes (por ejemplo, autoridades policiales, aduaneras o de inmigración) para evitar el tráfico de personas;
- .7 la elaboración y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra que trabajen en los puertos para asegurarse de que sólo el personal autorizado por estas entidades interviene en las operaciones de estiba/desestiba y de carga/descarga de los buques y en otras tareas relacionadas con la permanencia de los buques en los puertos;
- .8 la elaboración y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra para asegurarse de que se puede demostrar fácilmente la identidad del personal que tiene acceso al buque y que se dispone de una lista de los nombres de las personas que probablemente tengan que subir a bordo durante el desempeño de sus tareas; y
- .9 la colaboración de los estibadores y otras personas que trabajen en la zona portuaria para que notifiquen a las autoridades públicas y portuarias la presencia de toda persona que aparentemente no esté autorizada a hallarse en la zona portuaria.

## **4.2 Propietario/capitán del buque**

4.2.1 Los propietarios de buques y los capitanes deberían asegurarse de que se hayan tomado medidas de protección para impedir, hasta donde sea posible, que suban a bordo polizones en potencia o, en los casos en que no surtan tal efecto, que permitan descubrirlos si es posible antes de que el buque salga del puerto o, en última instancia, antes de que llegue al próximo puerto de escala.

4.2.2 Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde se corra el riesgo de que suban a bordo polizones, los procedimientos de protección deberían comprender como mínimo las siguientes medidas preventivas:

- .1 todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no se utilicen durante la permanencia del buque en el puerto deberían estar cerrados;
- .2 los puntos de acceso al buque deberían mantenerse a un mínimo y estar debidamente protegidos;
- .3 las partes del buque que dan al mar deberían estar debidamente protegidas;
- .4 se debería mantener una guardia apropiada en cubierta;

- .5 siempre que sea posible, los miembros de la tripulación, u otras personas, si así se conviene con el capitán, deberían llevar cuenta de las personas que embarcan y desembarcan;
- .6 se debería disponer en todo momento de medios de comunicación adecuados; y
- .7 durante la noche se debería mantener una iluminación adecuada tanto en el interior del buque como a lo largo del casco.

4.2.3 Al aprestarse para salir de un puerto donde se corra el riesgo de que se embarquen polizones, el buque debería someterse a una inspección minuciosa, de conformidad con un plan o programa específico, que dé prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse. No se deberían utilizar métodos de búsqueda que puedan hacer daño a los polizones ocultos.

4.2.4 No se debería fumigar ni precintar ningún espacio hasta que se haya inspeccionado minuciosamente a fin de asegurarse de que no haya polizones.

## **5 OBLIGACIONES EN CUANTO A LA RESOLUCIÓN DE CASOS DE POLIZONAJE**

### **5.1 Interrogatorio por el capitán y notificación**

El capitán de todo buque que encuentre polizones a bordo tiene la obligación de:

- .1 hacer todo lo posible para determinar inmediatamente el puerto de embarco del polizón;
- .2 hacer todo lo posible para establecer la identidad del polizón, incluida la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia;
- .3 preparar una declaración que contenga toda la información disponible del polizón, para su presentación a las autoridades competentes (por ejemplo, las autoridades públicas del puerto de embarco, el Estado de abanderamiento y cualquier puerto de escala posterior, si procede) y al propietario del buque. A tal efecto debería utilizarse el impreso de notificación que se adjunta en el apéndice, rellenándolo todo lo posible;
- .4 notificar la presencia de un polizón y todos los pormenores pertinentes al propietario del buque y a las autoridades competentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento, en el entendimiento de que, cuando un polizón se declare refugiado, la información debería tratarse con carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón;
- .5 no desviarse de la travesía prevista para tratar de desembarcar un polizón que se haya descubierto a bordo una vez que el buque haya salido de las aguas territoriales del Estado en el que haya embarcado, a menos que las autoridades públicas del Estado a cuyo puerto vaya a desviarse el buque haya dado permiso para que desembarque, o se haya organizado la repatriación en otro lugar contando con documentación suficiente y con un permiso de desembarco, o a menos que haya razones imperiosas de seguridad, protección, salud o compasión;



- .6 asegurarse de que el polizón se entrega a las autoridades competentes en el próximo puerto de escala de conformidad con los requisitos de tales autoridades;
- .7 adoptar medidas adecuadas para garantizar la protección, estado general de salud, bienestar y seguridad del polizón hasta su desembarco, que incluirán un aprovisionamiento y alojamiento adecuados y la debida atención médica e instalaciones sanitarias;
- .8 asegurarse de que no se exija a los polizones trabajar a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo; y
- .9 asegurarse de que los polizones reciban un trato humanitario, coherente con los principios básicos.

## **5.2 Propietario del buque**

El propietario de todo buque en que se encuentren polizones a bordo tiene la obligación de:

- .1 asegurarse de que se notifica la presencia del polizón y se comunica toda la información pertinente a las autoridades competentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento;
- .2 cumplir todas las instrucciones para el traslado del polizón impartidas por las autoridades nacionales competentes del puerto de desembarco; y
- .3 cubrir los gastos del caso relacionados con el desembarco, detención, atención y traslado del polizón, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de los Estados que puedan verse afectados.

## **5.3 Estado del primer puerto de escala previsto con arreglo al plan del viaje**

El Estado del primer puerto de escala previsto con arreglo al plan del viaje después de haberse descubierto al polizón tiene la obligación de:

- .1 aceptar al polizón a fin de examinar su situación conforme a las leyes nacionales de ese Estado y, si a juicio de la autoridad nacional competente ello facilita las cosas, permitir que el propietario del buque, así como el corresponsal competente o designado del club P e I, tengan acceso al polizón;
- .2 considerar favorablemente la posibilidad de autorizar su desembarco y facilitarle un alojamiento seguro, posiblemente a expensas del propietario del buque, según sea necesario y con arreglo a la legislación nacional, cuando:
  - .1 el caso no se haya resuelto en el momento en que el buque zarpe, o
  - .2 el polizón disponga de documentos de viaje válidos para su devolución y las autoridades públicas estén seguras de que se han adoptado o se adoptarán las medidas oportunas para la repatriación y se han cumplido todos los requisitos relativos al tránsito, o

- .3 otras consideraciones hagan desaconsejable el traslado del polizón en el buque en que llegó, que pueden incluir, entre otros, los casos en los que su presencia a bordo puede poner en peligro la seguridad y la protección operacionales del buque, la salud de la tripulación o la suya propia;
- .3 hacer todo lo posible para ayudar a identificar al polizón y establecer su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia;
- .4 hacer todo lo posible para ayudar a establecer la validez y autenticidad de los documentos del polizón y, cuando no estén en regla, de ser posible y siempre que sea compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, expedir una carta explicativa a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. Dicha carta, en la que se autorice la devolución del polizón por cualquier medio de transporte a su Estado de origen o al punto en que comenzó su viaje, según el caso, y se especifique cualquier otra condición impuesta por las autoridades, debería entregarse a la entidad encargada de trasladar al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco;
- .5 impartir instrucciones para el traslado del polizón al puerto de embarco, el Estado de nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia o algún otro Estado al cual se le puedan dar instrucciones de base legal, en colaboración con el propietario del buque;
- .6 informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón, en la medida de lo posible, de los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberían mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos, y mantener también al mínimo el periodo durante el que los propietarios de buques están obligados a sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones por las autoridades públicas;
- .7 considerar la posibilidad de reducir las sumas a pagar que podrían imponerse de otro modo si los propietarios del buque han colaborado con las autoridades supervisoras de manera satisfactoria a juicio de estas en la adopción de medidas encaminadas a evitar el transporte de polizones; o en los casos en que el capitán haya declarado debidamente la presencia de un polizón a las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se habían adoptado todas las medidas preventivas razonables para evitar el acceso del polizón al buque;
- .8 expedir, si es necesario, en el caso de que el polizón no cuente con documentos de identidad y/o de viaje, un documento que dé fe de las circunstancias de su embarco y llegada para facilitar su devolución, por cualquier medio de transporte, ya sea a su Estado de origen, al Estado del puerto de embarco o a cualquier otro Estado al cual puedan transmitirse instrucciones de base legal;
- .9 facilitar dicho documento a la entidad de transporte encargada de trasladar al polizón;

- .10 tener debidamente en cuenta, al disponer la detención del polizón y establecer las instrucciones para su traslado, los intereses del propietario del buque y las consecuencias para él de tales disposiciones, en la medida en que ello sea compatible con el mantenimiento del control, sus tareas y sus obligaciones legales respecto del polizón y que no grave excesivamente los fondos públicos;
- .11 informar a la Organización de los casos de polizonaje<sup>3</sup>;
- .12 colaborar con las autoridades del Estado de abanderamiento del buque para identificar al polizón y determinar su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia, ayudar al desembarco del polizón y adoptar las disposiciones necesarias para su traslado o repatriación; y
- .13 si no se acepta el desembarco, notificar las razones al Estado de abanderamiento del buque.

#### **5.4 Puertos de escala siguientes**

Cuando el desembarco de un polizón no ha podido llevarse a cabo en el primer puerto de escala, el Estado del siguiente puerto de escala debe observar las orientaciones que figuran en el párrafo 5.3.

#### **5.5 Estado del puerto de embarco**

El Estado del puerto de embarco inicial del polizón (es decir, el Estado en el que el polizón subió a bordo del buque por primera vez) tiene la obligación de:

- .1 aceptar a todo polizón que le sea devuelto y que posea su nacionalidad o ciudadanía o un permiso de residencia;
- .2 aceptar a un polizón devuelto para examinar su caso cuando se haya determinado el puerto de embarco de modo satisfactorio a juicio de las autoridades públicas del Estado receptor; las autoridades públicas del Estado de embarco no deberían devolver los polizones al Estado donde se haya establecido anteriormente que no podían ser admitidos;
- .3 capturar y detener a un polizón frustrado, en los casos en los que la legislación nacional lo permita, si se le descubre antes de que el buque zarpe en el propio buque o en la carga destinada a este; entregar el polizón frustrado a las autoridades locales para su enjuiciamiento y/o, cuando proceda, a las autoridades de inmigración para su examen y posible traslado fuera del país. No se impondrá al propietario del buque cargo alguno para cubrir los gastos de detención o traslado ni le será impuesta sanción alguna;
- .4 capturar y detener al polizón, en los casos en los que la legislación nacional lo permita, si se le descubre mientras el buque se encuentra todavía en las aguas territoriales del Estado del puerto de embarco o en otro puerto del mismo Estado (y el buque no ha hecho, mientras tanto, escala en un puerto de otro Estado). No se impondrá al propietario del buque cargo alguno para cubrir los gastos de detención o traslado ni le será impuesta sanción alguna;

---

<sup>3</sup> Véase la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2: "Informes sobre casos de polizonaje", tal y como pueda enmendarse.

- .5 informar a la Organización de los casos de polizones o de polizones frustrados<sup>4</sup>; y
- .6 volver a evaluar las medidas y procedimientos preventivos que se hayan habilitado y comprobar que las medidas correctivas que se hayan aprobado se han implantado y son eficaces.

#### **5.6 Estado de nacionalidad o permiso de residencia**

El Estado cuya nacionalidad o ciudadanía parezca o declare tener el polizón y/o el Estado en el que parezca o declare tener permiso de residencia el polizón tienen la obligación de:

- .1 hacer todo lo posible para ayudar a determinar la identidad del polizón y establecer su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia y para proporcionarle los documentos pertinentes, una vez que el Estado haya comprobado que posee la nacionalidad, ciudadanía o el permiso de residencia que haya declarado;
- .2 aceptar al polizón cuando se establezca su nacionalidad, ciudadanía o el permiso de residencia; y
- .3 informar a la Organización de los casos de polizonaje<sup>4</sup>.

#### **5.7 Estado de abanderamiento**

El Estado de abanderamiento del buque tiene la obligación de:

- .1 brindarse, si es posible, a prestar asistencia al capitán/propietario del buque o a la autoridad competente del puerto de desembarco para identificar al polizón y establecer su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia;
- .2 estar dispuesto a realizar las gestiones necesarias ante las autoridades competentes para ayudar al desembarco del polizón en la primera oportunidad que se presente;
- .3 estar dispuesto a ayudar al capitán/propietario del buque o a la autoridad del puerto de desembarco a tomar las medidas necesarias para el traslado o repatriación del polizón; y
- .4 informar a la Organización de los casos de polizonaje<sup>4</sup>.

#### **5.8 Los Estados de tránsito durante el proceso de repatriación**

Todos los Estados de tránsito durante el proceso de repatriación tienen la obligación de permitir, con sujeción a los requisitos normales de visado y a reserva de las inquietudes que suscite en materia de seguridad nacional, el tránsito por sus puertos y aeropuertos de los polizones que viajen en virtud de las instrucciones de traslado expedidas por el Estado del puerto de desembarco.

---

<sup>4</sup> Véase la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2: "Informes sobre casos de polizonaje", tal y como pueda enmendarse.

**APÉNDICE**

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

<p><b>INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE</b></p> <p><i>Nombre del buque:</i> <i>Nº IMO:</i> <i>Pabellón:</i> <i>Compañía:</i> <i>Dirección de la compañía:</i></p> <p><i>Agente en el próximo puerto:</i> <i>Dirección del agente:</i></p> <p><i>Distintivo de radiollamada internacional:</i> <i>Nº INMARSAT:</i> <i>Puerto de matrícula:</i> <i>Nombre del capitán:</i></p> <p><b>INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN</b></p> <p><i>Fecha/hora en que se le descubrió a bordo:</i> <i>Lugar de embarco:</i> <i>País de embarco:</i> <i>Fecha/hora de embarco:</i> <i>Destino final al que pretende llegar:</i> <i>Motivos por los que declara haber embarcado en el buque:</i></p> <p><i>Apellido(s):</i> <i>Nombre(s):</i> <i>Nombre por el que se le conoce:</i> <i>Sexo:</i> <i>Primer idioma:</i> <i>Habla:</i> <i>Lee:</i> <i>Escribe:</i></p>	<p><i>Fecha de nacimiento:</i> <i>Lugar de nacimiento:</i> <i>Nacionalidad declarada:</i> <i>Domicilio particular:</i> <i>País:</i> <i>Tipo de documento de identidad, por ejemplo, Nº de pasaporte:</i> <i>Nº del documento de identidad, o Nº de la libreta de embarque:</i> <i>En caso de disponer de alguno de esos documentos,</i> <i>Fecha de expedición:</i> <i>Lugar de expedición:</i> <i>Fecha de expiración:</i> <i>Expedido por:</i></p> <p><i>Fotografía del polizón:</i></p> <div data-bbox="863 1223 1058 1451" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"><p>Fotografía (si la hubiere)</p></div> <p><i>Descripción física general del polizón:</i></p> <p><i>Otros idiomas:</i> <i>Habla:</i> <i>Lee:</i> <i>Escribe:</i></p>
--	---

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

Otros pormenores:

- 1) *Método de embarco, incluidas otras personas implicadas (por ejemplo, tripulación, trabajadores portuarios, etc.), y si se introdujo con la carga/contenedores o se ocultó en el buque:*
  
- 2) *Inventario de los bienes del polizón:*
  
- 3) *Declaración del polizón:*
  
- 4) *Declaración del capitán (incluidas todas las observaciones sobre la credibilidad de la información facilitada por el polizón):*

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

*Firma del polizón:*

*Firma del capitán:*

*Fecha:*

*Fecha:*

\*\*\*

## ANEXO 2

### LISTA DE LAS CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 38º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ

Decisiones de otros órganos de la OMI

Examen y adopción de propuestas de enmienda al Convenio

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

- .1 examen amplio del Convenio

Posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo:

- .1 medios electrónicos para el despacho de buques, carga y pasajeros
- .2 acceso electrónico a los certificados y documentos, o sus versiones electrónicas, que han de llevarse a bordo

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

- .1 personal de a bordo
- .2 polizones
- .3 migrantes ilegales
- .4 personas rescatadas en el mar

Garantizar la protección y facilitación del comercio internacional:

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

Interfaz buque-puerto

- .1 facilitación de las expediciones de cargas peligrosas

Cooperación y asistencia técnica

Relaciones con otras organizaciones

Aplicación de las Directrices del Comité

Programa de trabajo

Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012

Otros asuntos

\*\*\*





**ANEXO 3**

**INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL COMITÉ DE FACILITACIÓN**

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación previsto <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1 <sup>c</sup>	Situación de los resultados para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	Tarea continuada	ASAMBLEA CONSEJO COMITÉS			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.7	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales	Tarea continuada	COMITÉS			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.34	Aportación de políticas u orientaciones para el OIEA: facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7	Tarea continuada	FAL			De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación previsto <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1 <sup>c</sup>	Situación de los resultados para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
1.1.2.35	Aportación de políticas u orientaciones para CEPE-Naciones Unidas y CEFAC-T-Naciones Unidas: facilitación del comercio y transmisión electrónica de información conexas	Tarea continuada	FAL			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.36	Aportación de políticas u orientaciones para la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito/OMA: prevención y control del tráfico ilícito de drogas	Tarea continuada	FAL			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.37	Aportación de políticas u orientaciones para la OMA: despacho de buques, personas y cargas y cuestiones relacionadas con la protección de la cadena de suministro	Tarea continuada	FAL			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.38	Política y estrategia para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo	Tarea continuada	MSC/LEG/TCC/FAL			De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación previsto <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1 <sup>c</sup>	Situación de los resultados para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
1.3.4.3	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación	2010	FAL			Alcanzado		FAL.3/Circ.202, publicada el 11 de octubre de 2010
3.5.1.5	Aportación al PICT en materia de facilitación del tráfico marítimo internacional	Tarea continuada	FAL			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25)	2011	COMITÉS			En curso	Alcanzado	FAL.3/Circ.206, publicada el 6 de julio de 2011
4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la Red, etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda	Tarea continuada	COMITÉS			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos	Tarea continuada	COMITÉS			De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación previsto <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1 <sup>c</sup>	Situación de los resultados para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda	Tarea continuada	CONSEJO COMITÉS			De plazo indefinido	De plazo indefinido	FAL.3/Circ.206, publicada el 6 de julio de 2011
6.1.1.2	Instrumentos no obligatorios: Medidas para mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores	2011	MSC/FAL			En curso	En curso	
8.0.1.1	Informes sobre el estado jurídico del Convenio de Facilitación	Tarea continuada	FAL	Secretaría		De plazo indefinido	De plazo indefinido	
8.0.1.2	Examen general del Convenio de Facilitación	2013	FAL				En curso	FAL 35/17, párr. 4.16 y FAL 36/17, párr. 4.22. Labor del Grupo de trabajo por correspondencia en 2011, después del FAL 36
8.0.1.3	Examen de la función, misión, principios estratégicos y labor del Comité de Facilitación	2010	FAL			Alcanzado		FAL 37/17, párr. 13.11
8.0.1.4	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación	2010	FAL			Alcanzado		FAL.3/Circ.202, publicada el 11 de octubre de 2010

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación previsto <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1 <sup>c</sup>	Situación de los resultados para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
8.0.2.1	Procedimientos de acceso en la interfaz buque-puerto para los funcionarios públicos y los proveedores de servicios que visiten un buque	2012	FAL			En curso	En curso	
8.0.2.2	Procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra, en caso de ser necesario	2012	FAL			En curso	En curso	FAL.3/Circ.201, publicada el 27 de septiembre de 2010
8.0.2.3	Orientaciones sobre la documentación requerida por los pasajeros, especialmente los pasajeros en cruceros en tránsito, a fin de garantizar su paso por el puerto sin complicaciones	Tarea continuada	FAL			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
8.0.2.4	Procedimientos para el despacho de la carga y el equipaje en una instalación portuaria	2012	FAL			En curso	En curso	
8.0.2.5	Revisión de la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1, Informes sobre casos de polizonaje	2010	FAL			Alcanzado		FAL.2/Circ.50/Rev.2, publicada el 29 de noviembre de 2010

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación previsto <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1 <sup>c</sup>	Situación de los resultados para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
8.0.2.6	Informes e información sobre migrantes ilegales	Tarea continuada	FAL/MSC	Secretaría		De plazo indefinido	De plazo indefinido	Serie de circulares MSC.3/Circ.
8.0.2.7	Directrices revisadas sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (Res. A.871(20))	2011	FAL/MSC			En curso	Alcanzado	Res. FAL.11(37): "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizonajes y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje"
8.0.3.1	Ultimación de las Directrices para la utilización de la ventanilla única	2012	FAL			En curso	Alcanzado	FAL.5/Circ.36: "Directrices para el establecimiento del sistema de ventanilla única en el transporte marítimo"
8.0.3.2	Ultimación del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL)	2011	FAL			En curso	Alcanzado	FAL.5/Circ.35: "Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico"
8.0.3.3	Elaboración de soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica) para facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación	2012	FAL			En curso	En curso	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación previsto <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1 <sup>c</sup>	Situación de los resultados para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	Tarea continuada	ASAMBLEA CONSEJO COMITÉS			De plazo indefinido	De plazo indefinido	

**NOTAS:**

- a Cuando un resultado determinado comprenda varios resultados esperados, en el informe debería consignarse cada resultado esperado por separado.
- b La fecha de ultimación prevista no debería indicarse por el número de periodos de sesiones, sino por un año, o especificarse que el punto es una tarea continuada.
- c Los términos que figuran en las columnas tituladas "Situación de los resultados" se definen de la siguiente manera:
  - por "alcanzado" se entiende que se han obtenido debidamente los resultados en cuestión;
  - por "en curso" se entiende que la labor relativa a los resultados en cuestión ha progresado, frecuentemente con resultados provisionales (por ejemplo, proyectos de enmienda o directrices), cuya ultimación y aprobación está prevista en el transcurso del mismo bienio;
  - por "de plazo indefinido" se entiende que los resultados se relacionan con la labor de los respectivos órganos de la OMI que constituye una tarea permanente o continuada; y
  - por "aplazado" se entiende que el órgano respectivo de la OMI ha decidido aplazar la consecución de los resultados pertinentes hasta otro momento (por ejemplo, hasta la recepción de los documentos correspondientes).
- d Si el resultado consiste en la adopción/aprobación de un instrumento (por ejemplo, resolución, circular, etc.), debería incluirse una referencia clara a dicho instrumento en esta columna.

\*\*\*





**ANEXO 4**

**ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ**

<b>COMITÉ DE FACILITACIÓN</b>								
<b>RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS</b>				<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos conexos</b>	<b>Plazo</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Número</b>	<b>Referencia a los principios estratégicos</b>	<b>Referencia a las medidas de alto nivel</b>	<b>Descripción</b>					
1	6	6.1.1.2	Instrumentos no obligatorios: Medidas para mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores	MSC/FAL			Dos periodos de sesiones [2014]	
2	8	8.0.1.2	Examen general del Convenio de Facilitación	FAL			Dos periodos de sesiones [2014]	FAL 35/17, párrafo 4.16
3	8	8.0.2.1	Procedimientos de acceso en la interfaz buque-puerto para los funcionarios públicos y los proveedores de servicios que visiten un buque	FAL			Un periodo de sesiones [2013]	
4	8	8.0.2.2	Procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra, en caso de ser necesario	FAL			Un periodo de sesiones [2013]	
5	8	8.0.2.4	Procedimientos para el despacho de la carga y el equipaje en una instalación portuaria	FAL			Un periodo de sesiones [2013]	
6	8	8.0.3.3	Elaboración de soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica) para facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación	FAL			Un periodo de sesiones [2013]	

\*\*\*



**ANEXO 5**

**PROPUESTAS SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES  
PARA EL BIENIO 2012-2013 PARA EL COMITÉ DE FACILITACIÓN\***

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos en 2012-2013
<b>Categoría general: Mejora de la posición y la eficacia de la OMI</b>			
1.1.1	Tomar la iniciativa y promover de forma activa su función de principal foro internacional para debatir las cuestiones de su competencia	1.1.1.1	<p>Nota: Los resultados previstos de la Organización que se ajustan a esta medida de alto nivel se tabulan en el presente anexo junto a las medidas de alto nivel más pertinentes</p> <p>Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM (Asamblea, Consejo, todos los comités y la Secretaría)</p>
1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	1.1.2.7	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales (todos los comités, según proceda/Secretaría)
		1.1.2.18	Declaraciones de coordinación para/de la ACNUR: personas rescatadas en el mar (MSC/FAL)
		1.1.2.34	Aportación de políticas u orientaciones para el OIEA: facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7 (FAL)
		1.1.2.35	Aportación de políticas u orientaciones para CEPE-Naciones Unidas y CEFACT-Naciones UNIDAS: ventanilla única, facilitación del comercio y transmisión electrónica de información conexa (FAL)
		1.1.2.36	Aportación de políticas u orientaciones para la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito/OMA: prevención y control del tráfico ilícito de drogas (FAL)
		1.1.2.37	Aportación de políticas u orientaciones para la OMA: ventanilla única, despacho de buques, personas y cargas y cuestiones relacionadas con la protección de la cadena de suministro (FAL)
		1.1.2.38	Política y estrategia para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo (MSC/LEG/TC/FAL)

\* En relación con el anexo de la resolución A.1012(26), el texto que se propone suprimir aparece tachado y el texto que se propone añadir/revisar (R = revisión) aparece subrayado.

\*\* El Consejo asignará oportunamente nuevos números a las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio 2012-2013. Los nuevos resultados previstos que actualmente no tienen número se indican como NUEVO.

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos en 2012-2013
1.3.4	Fomentar las medidas de facilitación	1.3.4.1	Participación en foros internacionales pertinentes (Secretaría)
		1.3.4.2	<del>Incorporación de un módulo sobre la facilitación en el programa de actividades de formación en protección marítima (Secretaría)</del>
		1.3.4.3	<del>Examinar y actualizar el Manual explicativo del Convenio FAL para que refleje cualquier enmienda al anexo del Convenio de Facilitación (FAL) (Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL))</del>
3.5.1	Examinar, establecer un orden de prioridad e implantar programas de cooperación técnica	3.5.1.5	Aportación al PICT en materia de facilitación del tráfico marítimo internacional (FAL)
3.5.3	Elaborar nuevas medidas para mejorar la prestación de la asistencia técnica	3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25) (todos los comités)
4.0.2	Crear una Organización basada en el conocimiento y la información mediante la mejora de la gestión y la difusión de información, utilizando la tecnología adecuada	4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la Red, etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda (todos los comités, según proceda)
		4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos (todos los comités, según proceda/Secretaría)
4.0.5	Mantener sometidos a examen los métodos y procedimientos de trabajo	4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda (Consejo y todos los comités)
6.1.1	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (por ejemplo, el Código PBIP), incluidos los aspectos de la interfaz buque-puerto y las vías de navegación de importancia estratégica	6.1.1.2	Instrumentos no obligatorios: medidas para mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores (MSC/FAL)

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos en 2012-2013
8.0.1	Promover una mayor aceptación del Convenio de Facilitación y la adopción de las medidas en él establecidas, a fin de contribuir a los esfuerzos y la labor del Comité para implantar en todo el mundo las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.0.1.1	<del>Informes sobre el estado jurídico del Convenio de Facilitación (FAL)</del>
		8.0.1.2	Examen general del Convenio de Facilitación (FAL)
		8.0.1.3	<del>Examen de la función, misión, principios estratégicos y labor del Comité de Facilitación (FAL)</del>
		8.0.1.4	<del>Examinar y actualizar el Manual explicativo del Convenio FAL para que refleje cualquier enmienda al anexo del Convenio de Facilitación (FAL) (Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL))</del>
8.0.2	Garantizar que se mantiene un equilibrio adecuado entre las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.0.2.1	Procedimientos de acceso en la interfaz buque-puerto para los funcionarios públicos y los proveedores de servicios que visiten un buque (FAL)
		8.0.2.2	Procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra, en caso de ser necesario (FAL)
		8.0.2.3	Orientaciones sobre la documentación requerida por los pasajeros, especialmente los pasajeros en cruceros en tránsito, a fin de garantizar su paso por el puerto sin complicaciones (FAL)
		8.0.2.4	Procedimientos para el despacho de la carga y el equipaje en una instalación portuaria (FAL)
		8.0.2.5	<del>Revisión de la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1, "Informes sobre casos de polizonaje (FAL)</del>
		8.0.2.6	Informes e información sobre migrantes ilegales (FAL)
		8.0.2.7	<del>Revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20)) (FAL/MSC)</del>
			NUEVO: garantizar la protección y facilitación del comercio internacional mediante la elaboración de orientaciones sobre medidas para aumentar la recuperación del comercio marítimo en lo tocante al sistema de la cadena de suministro mundial y el transporte por mar (FAL con la OMA)

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos en 2012-2013
8.0.3	Fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones en pro de una mejora e innovación constantes en la facilitación del tráfico marítimo	<del>(8.0.3.1)</del>	<del>(Ultimación de las Directrices para la utilización de la ventanilla única (FAL))</del>
		<del>(8.0.3.2)</del>	<del>(Ultimación del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL))</del>
		8.0.3.3	Elaboración de soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica) para facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación (FAL)
			NUEVO: Acceso electrónico a los certificados y documentos, o sus versiones electrónicas, que han de llevarse a bordo (FAL, MSC, MEPC, LEG)
11.1.1	Dar una mayor difusión al papel del transporte marítimo internacional en el comercio y la economía mundiales y a la importancia del papel de la Organización	11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM (Asamblea, Consejo, todos los comités y la Secretaría)