

COMITÉ DE FACILITACIÓN
38º periodo de sesiones
Punto 15 del orden del día

FAL 38/15
8 mayo 2013
Original: INGLÉS

INFORME DEL 38º 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	3
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO	4
4	EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO, INCLUIDA SU ARMONIZACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES	4
5	POSIBILIDADES DEL COMERCIO ELECTRÓNICO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO	14
6	FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS	23
7	GARANTIZAR LA PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL	30
8	INTERFAZ BUQUE-PUERTO	32
9	COOPERACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA	35
10	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	37
11	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	37
12	PROGRAMA DE TRABAJO	38
13	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2013	40
14	OTROS ASUNTOS	40
15	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	40

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 LISTA REVISADA DE LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO DE LOS BUQUES, 2013
- ANEXO 2 LISTA DE LAS CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 39º 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 POSBIENAL DEL COMITÉ
- ANEXO 5 PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2014-2015 QUE GUARDAN RELACIÓN CON LA LABOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN
- ANEXO 6 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE NOTIFICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN MEDIANTE EL SISTEMA MUNDIAL INTEGRADO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA (GISIS)

1 GENERALIDADES - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El Comité de facilitación celebró su 38º periodo de sesiones del 8 al 12 de abril de 2013 bajo la presidencia del Sr. Y. Melenas (Federación de Rusia), elegido por unanimidad como Presidente para 2013 al inicio del periodo de sesiones. También estuvo presente la Vicepresidenta, Sra. Marina Angsell (Suecia), elegida por unanimidad Vicepresidenta para 2013 al inicio del periodo de sesiones.

1.2 A la reunión asistieron delegaciones de los Estados Miembros, un Miembro Asociado, representantes de programas y organismos especializados de las Naciones Unidas, observadores de organizaciones intergubernamentales y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, tal como figuran en el documento FAL 38/INF.1.

Discurso de apertura del Secretario General

1.3 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto completo puede descargarse en el sitio de la OMI en la Red, en la siguiente dirección: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>. En su intervención, el Secretario General rindió tributo a la labor del expresidente del Comité, Sr. Charles Abela (Malta), a lo cual también se unió posteriormente el propio Comité.

Observaciones del Presidente

1.4 En respuesta al Secretario General, el Presidente le agradeció sus palabras de orientación y aliento, y le garantizó que sus consejos y peticiones se tendrían muy en cuenta durante las deliberaciones del Comité y las de sus grupos de trabajo.

Adopción del orden del día

1.5 El Comité adoptó el orden del día provisional, que figura en el documento FAL 38/1, como orden del día para el presente periodo de sesiones, y convino en guiarse por las anotaciones al orden del día provisional (FAL 38/1/1) durante el periodo de sesiones, y tomó nota del calendario provisional destinado a servir de guía durante el periodo de sesiones.

Verificación de poderes

1.6 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 38/2 y FAL 38/2/1 (Secretaría), en relación con los resultados de la labor de la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones, MSC 90, MSC 91, MEPC 63, MEPC 64, COMSAR 16, LEG 99, TC 62, C 108 y C 109, sobre cuestiones de interés para la labor del Comité y decidió examinar las diferentes cuestiones con respecto a las cuales estaba justificado que el Comité adoptara medidas 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 FSI 21, y decidió abordar esta información en el marco del punto 5 del orden del día.

2.3 El Comité examinó el documento FAL 38/2/2 (Dinamarca) sobre el Examen periódico de las prescripciones administrativas recogidas en los instrumentos obligatorios de la OMI, y decidió abordar esta información en el marco del punto 14 del orden del día.

3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO

3.1 El Comité tomó nota de que no se había propuesto que se examinara ni adoptara oficialmente ninguna enmienda al anexo del Convenio en el actual periodo de sesiones. Sin embargo, en el marco del punto 4 del orden del día se iban a abordar varias cuestiones relacionadas con este tema y, en particular, se iba a examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen amplio del Convenio.

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

Examen de las normas y prácticas recomendadas

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

4.2 El Comité tomó nota con preocupación de que sólo cuatro Gobiernos Contratantes y un 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 sus propias prácticas y las normas del Convenio desde 2007, lo que representa un índice de respuesta inferior al 8 %.

4.3 El Comité acordó examinar la circular FAL.3/Circ.187, a la que se remitía en el documento FAL 38/6 (Secretaría), en el marco de este punto del orden del día y no en el del punto 6, ya que la referencia que se hace en el documento tiene que ver con el examen de las normas y prácticas recomendadas. El Comité acordó revocar la circular FAL.3/Circ.187 y aplazar su examen hasta que se hubiera aprobado el nuevo anexo del Convenio.

4.4 El Comité acordó que antes de que se adopte una decisión definitiva sobre la fecha de la implantación obligatoria del intercambio electrónico de información sería necesario realizar un análisis de los costos y beneficios resultantes de establecer el sistema.

Examen general del Convenio de facilitación

4.5 El Comité recordó que el FAL 35 había acordado iniciar una revisión amplia del Convenio con miras a garantizar que éste aborda 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. En el FAL 35 se invitó a los Gobiernos Contratantes y a los Estados Miembros, en especial los que se enfrentan a obstáculos para adherirse al Convenio, a que presentasen las propuestas pertinentes, junto con las justificaciones conexas, por lo que respecta a los principios que deben seguirse al realizar tal examen, las nuevas cuestiones que puede ser necesario abordar en el Convenio y las disposiciones existentes que podría ser necesario enmendar.

4.6 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.

4.7 El Comité recordó que en 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 al 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. El FAL 36 constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen amplio del Convenio.

4.8 El Comité recordó que en el FAL 37 se había tomado nota de que la Secretaría no había recibido ningún documento referido al examen general del Convenio.

4.9 El Comité recordó que en el FAL 37 se había examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen amplio del Convenio y había tomado nota de que algunos de los puntos del mandato aprobado en el FAL 36 estaban aún pendientes de ultimar y era necesario avanzar con ellos. El Comité también recordó que en el FAL 37 se había tomado nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia no había podido llegar a un acuerdo sobre todas las cuestiones objeto de examen 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, entre otras cosas, 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 las disposiciones referentes a los polizones. El Grupo de trabajo por correspondencia había recomendado 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 Convenio, sino también al propio Convenio mediante el procedimiento establecido en el artículo IX. Debido a la participación limitada en el Grupo de trabajo por correspondencia, en el FAL 37 se había acordado que todas las propuestas deberían volver a examinarse en el seno del Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio.

4.10 El Comité recordó que en el FAL 37 se había acordado que las enmiendas al Convenio deberían permitir efectuar una transición gradual de documentos impresos en papel a medios electrónicos para facilitar información, de modo que se habilitara un periodo de tiempo durante el cual pudieran coexistir tanto los documentos impresos como los sistemas electrónicos y que ambos sistemas fuesen aceptados por los Gobiernos Contratantes. En el FAL 37 también había acordado 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.

4.11 El Comité recordó que en el FAL 37 no había podido llegar a un acuerdo sobre la propuesta que consistía en incluir prescripciones relativas a los visados tanto en la lista de la tripulación (formulario FAL) como en la lista de pasajeros (formulario FAL), y que el Comité había decidido que el nuevo Grupo de trabajo por correspondencia, que debería contar con una mayor representación, siguiera examinando esta cuestión. Se había invitado a los Estados Miembros a presentar propuestas específicas en el FAL 38.

4.12 El Comité recordó que en el FAL 37 se había coincidido con la opinión del Grupo de trabajo de que iba ser necesario volver a actualizar el Manual explicativo y había acordado también identificar aspectos y expresiones en el anexo del Convenio que sería preferible incluir en el Manual explicativo del Convenio, en la labor futura sobre el examen amplio.

4.13 El Comité recordó además que en el FAL 37 se había acordado que las propuestas de enmienda a los artículos del Convenio deberían presentarse por escrito al Comité, y que era necesario llevar a cabo una labor considerable para ultimar el examen amplio del anexo del Convenio, y que había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen amplio del anexo del Convenio.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

4.14 El Comité tomó nota con agradecimiento del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 38/4) y de la considerable labor realizada en relación con el examen del Convenio, en particular por su coordinador, el Sr. Fabien Joret. En el informe se analizaban las propuestas nuevas y se aclaraban algunas cuestiones, pero algunos de los temas claves examinados en el FAL 37 seguían sin resolverse y era necesario avanzar al respecto. Las propuestas de enmienda al anexo guardaban relación, entre otros aspectos, con:

- .1 el papel que se asigna al intercambio electrónico de información en el Convenio de facilitación; esto es, si en el Convenio de facilitación se deberían tomar más en cuenta el desarrollo y el potencial de las transmisiones electrónicas, y si se debería dar más carácter vinculante al fomento de su utilización;
- .2 la conveniencia, con respecto a la información previa y posterior a la llegada y a la salida, de armonizar el Convenio de facilitación con el Marco normativo SAFE de la OMA y elevar a la categoría de normas las prácticas recomendadas pertinentes del Convenio de facilitación; y
- .3 la inserción de un número de visado, si corresponde, en la lista de tripulantes y pasajeros y en la tarjeta de desembarco.

4.15 El Comité, tras tomar nota de que en el texto propuesto por el Grupo de trabajo por correspondencia se utiliza indistintamente la forma verbal futura ("shall") y la forma con "debe + infinitivo" ("should"), acordó mantener la situación actual en el anexo revisado del Convenio de facilitación, es decir, utilizar el futuro en las normas y la forma "debe + infinitivo" en las prácticas recomendadas.

Papel asignado al intercambio electrónico de información en el Convenio de facilitación

4.16 El Comité mantuvo un debate detallado sobre si en el Convenio de facilitación debería tenerse más en cuenta el desarrollo y el potencial de la transmisión electrónica y si se debería dar carácter más vinculante al fomento de su utilización. El Comité se mostró de acuerdo en lo importante que era utilizar la transmisión electrónica de información, ya que ésta era una de los motivos de base para el examen general del anexo del Convenio pero, al mismo tiempo, se observó que no era aún posible implantarla, ya que era necesario que hubiera un periodo en el que tanto los documentos en papel como los sistemas electrónicos pudieran coexistir y fueran aceptados por los Gobiernos Contratantes. El Comité decidió remitir la cuestión al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio, para que la examinara.

Posible armonización con el Marco normativo SAFE de la OMA y elevación de las prácticas recomendadas a la categoría de normas

4.17 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre este tema y acordó que era deseable armonizar el Convenio con el Marco normativo SAFE de la OMA, pero sin dar carácter obligatorio a dichas disposiciones en el Convenio. Una delegación sugirió que era necesario aclarar el ámbito de la información previa a la llegada y a la salida y determinar si era únicamente a la información sobre protección. El Comité acordó remitir la cuestión al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio para que la examinara.

Inserción de un número de visado en la lista de tripulantes y pasajeros y en la tarjeta de desembarco

4.18 El Comité examinó la propuesta formulada por Liberia, Filipinas, CLIA, ICS e ISF (documento FAL 38/4/3) de enmendar el Convenio a fin de armonizarlo con el Convenio N° 185 de la OIT e incluir una nueva práctica recomendada para proporcionar lugares que permitan a la gente de mar solicitar un visado en el momento de la llegada en el puerto o poco antes de la llegada. De aceptarse esto, el número del visado debería incluirse en las listas de tripulantes y pasajeros, así como en las tarjetas de embarco/desembarco.

4.19 El Comité acordó mantener el principio de que no se exigirá visado a los tripulantes para gozar del permiso de tierra, que ya está recogido en la Norma 3.45. El Comité decidió remitir la cuestión de los visados para otros propósitos al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio para que la examinara y asesorara sobre la inclusión del número de visado, si procede, en las listas de tripulantes y pasajeros y en las tarjetas de desembarco.

4.20 El Comité examinó la propuesta de IVODGA (FAL 38/4/1) de enmendar el formulario FAL 7 (Manifiesto de mercancías peligrosas), pero tras tener en cuenta que las enmiendas propuestas exigían conocimientos técnicos en mercancías peligrosas, el Comité acordó remitir la cuestión al DSC 18 para que la examinase.

4.21 Una delegación observó que en la actual versión del formulario FAL 7 se hace referencia a la regla 4.3 del Anexo III del Convenio MARPOL 73/78 pero que, de acuerdo con la resolución MEPC.193(61), esta regla pasará a ser la regla 4.2. El Comité acordó introducir la enmienda correspondiente en el FAL 39 una vez que la resolución haya entrado en vigor.

Procedimiento para la adopción del examen general del anexo del Convenio

4.22 El Comité tomó nota de que, de conformidad con la decisión adoptada en el FAL 37, se esperaba que el FAL 39 se celebrase 18 meses después del FAL 38 y, por consiguiente, el Comité decidió que era recomendable examinar la hoja de ruta para la adopción de las enmiendas. El Comité también tomó nota de los procedimientos de revisión del anexo del Convenio de facilitación que figuran en el artículo VII del Convenio:

<p>Enmienda propuesta por un Gobierno Contratante (GC) Artículo VII 2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Distribuida por lo menos tres meses antes de la reunión del Comité de facilitación - Adoptada por el Comité de facilitación (dos tercios de los GC presentes y votantes) - Entrará en vigor 15 meses después de haber sido comunicada la propuesta a todos los GC, a menos que dentro de los 12 meses siguientes a tal comunicación un tercio, por lo menos, de los GC haya notificado por escrito al Secretario General que no acepta la propuesta
<p>Enmienda propuesta por una conferencia solicitada por un tercio, por lo menos, de los GC (39 GC) Artículo VII 3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Adoptada por una conferencia (mayoría de dos tercios de los GC presentes y votantes) - Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que el Secretario General notifique la enmienda aprobada a los GC

4.23 El Comité examinó tres opciones para la adopción de las enmiendas al anexo del Convenio de facilitación:

- .1 adopción de enmiendas en el FAL 40, en octubre de 2015. Teniendo presente que estaba previsto que el FAL 39 se celebrase en octubre de 2014, esta propuesta significaba que en el bienio 2014-2015 sería necesario que hubiese dos periodos de sesiones ordinarios del Comité de facilitación;
- .2 un grupo interperiodos que se convocaría en la primavera de 2014 para preparar el texto para la adopción de las enmiendas en el FAL 39, en octubre de 2014; y
- .3 adopción de las enmiendas por una Conferencia a finales de 2015.

4.24 El Comité mantuvo un debate pormenorizado al respecto y observó que la forma de proceder había de ser aprobada por el Consejo dado que tenía implicaciones para el presupuesto correspondiente al bienio 2014-2015; si bien hubo acuerdo en general en la conveniencia de adoptar las enmiendas durante el bienio 2014-2015.

4.25 La mayoría de las delegaciones eran favorables a la opción 2 (un grupo interperiodos en la primavera de 2014 que preparase el texto revisado de las enmiendas para su adopción en el FAL 39, en octubre de 2014). No obstante, algunos Estados Miembros manifestaron su preocupación por el hecho de que el Consejo en su 110º periodo de sesiones no estuviese en disposición de aprobarlo dado que no se había justificado adecuadamente, sugirieron otra opción, esto es, que dependiendo de los avances en el examen, en el FAL 39 en octubre de 2014 el Comité podría solicitar al Consejo en su 113º periodo de sesiones que autorizase un segundo periodo de sesiones de hasta tres días de duración durante el bienio 2014-2015 (FAL 40, en otoño de 2015) para aprobación de las enmiendas. El Comité no pudo alcanzar un acuerdo pleno y por tanto convino en remitir las dos opciones a las que se hizo referencia al Consejo en su 110º periodo de sesiones para su examen y la adopción de las medidas oportunas.

Permiso de tierra y acceso a los buques

4.26 El Comité recordó que la cuestión del permiso de tierra y el acceso a los buques es claramente un problema en curso pero que la Conferencia de 2012 sobre el Convenio SOLAS había incorporado la protección de los derechos humanos fundamentales de la gente de mar en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP. En el preámbulo del Código PBIP se indica claramente 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 de los sectores marítimo y portuario. 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.

4.27 El Comité también recordó la circular MSC.1/Circ.1342, de mayo de 2010, en la que se indica, entre otras cosas:

"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."

4.28 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."

4.29 El Comité recordó que en el FAL 37 se había examinado el documento FAL 37/8 (Secretaría), en el que figuraban informes sobre las medidas adoptadas por el Comité jurídico en relación con el trato justo de la gente de mar en el contexto de la denegación del permiso de tierra y el acceso a las instalaciones médicas en tierra, y el documento FAL 37/8/5 (República Islámica del Irán), en el que figuraban 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 evitar el trato discriminatorio basado en la nacionalidad o creencia religiosa a efectos de los permisos de tierra y el acceso a las

instalaciones médicas en tierra. El Comité recordó que en el FAL 37 se había tomado nota de que la República Islámica del Irán tenía la intención, al no haber ninguna propuesta concreta, de facilitar el texto enmendado para la Norma 3.44 en el siguiente periodo de sesiones del Comité.

4.30 El Comité examinó la propuesta de la República Islámica del Irán (FAL 38/4/3), a fin de enmendar la Norma 3.44 del Convenio de facilitación con miras a evitar el trato discriminatorio de la gente de mar con respecto a la concesión del permiso de tierra y el acceso a las instalaciones médicas en tierra basado en la nacionalidad o creencia religiosa. La mayoría de quienes intervinieron hicieron hincapié en la necesidad de que el permiso de tierra se otorgue sin ningún tipo de discriminación y apoyaron la promesa, con sujeción a que se siguiera trabajando al respecto y las modificaciones que introduciría el Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio. El Comité decidió remitir este documento al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio para que prosiguiese su examen teniendo en cuenta los instrumentos existentes de la OMI.

Constitución del Grupo de trabajo

4.31 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio presidido por la Vicepresidenta del Comité, la Sra. Marina Angsell (Suecia), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos FAL 38/4, FAL 38/4/2 y FAL 38/4/3, así como las deliberaciones mantenidas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 continuar avanzando en el examen general del anexo del Convenio de facilitación y, en particular:
 - .1 redactar una norma que constituya un firme compromiso para el futuro establecimiento del intercambio electrónico de información;
 - .2 redactar una práctica recomendada que permita, durante un periodo de transición, presentar y exigir documentos tanto en papel como en formato electrónico;
 - .3 examinar un calendario para hacer obligatorio el establecimiento del intercambio electrónico;
 - .4 armonizar el Convenio de facilitación con el Marco normativo SAFE de la OMA, manteniendo las disposiciones no obligatorias de este último, e informar específicamente del ámbito de la información previa a la llegada y a la salida y determinar si es aplicable únicamente a la información relativa a la protección;
 - .5 mantener el texto de la Norma 3.45 y asesorar sobre la inclusión del número de visado, si procede, en las listas de tripulantes y pasajeros y en las tarjetas de desembarco;
 - .6 examinar las enmiendas a la Norma 3.44 teniendo en cuenta los instrumentos existentes de la OMI, incluidas las circulares MSC.1/Circ.1342 y FAL.3/Circ.201, así como las propuestas que figuran en el documento FAL 38/4/2 a reserva de las enmiendas de redacción que introduzca el Pleno;

- .2 examinar el texto que figura entre corchetes en el proyecto de texto enmendado del anexo 1 del documento FAL 37/WP.5;
- .3 determinar qué puntos, de haberlos, del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el FAL 37 quedan aún por examinar, y determinar si son aún pertinentes;
- .4 considerar la conveniencia de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen general del Convenio de facilitación y, en tal caso informar al Comité de ello y elaborar el proyecto de mandato, incluidos los puntos del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia anterior que siguen siendo pertinentes; y
- .5 presentar un informe al Pleno el viernes 12 de abril de 2013.

Examen del informe del Grupo de trabajo

4.32 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (FAL 38/WP.4) en relación con este punto del orden del día, el Comité tomó nota de los avances logrados por el Grupo de trabajo en relación con el anexo revisado del Convenio de facilitación, tal como figura en el anexo 2 del documento FAL 38/WP.4 y acordó, en principio, volver a abrir las deliberaciones sobre el texto que seguía entre corchetes. No obstante, el Comité convino en que el acuerdo alcanzado no impediría exámenes adicionales o que se presentaran cuestiones sobre cualquier parte del anexo revisado del anexo del Convenio de facilitación. El Comité adoptó, en especial, las medidas que se reseñan seguidamente.

4.33 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre el momento en que debería introducirse el intercambio electrónico de información y acordó remitir esta cuestión al Grupo de trabajo por correspondencia teniendo en cuenta el calendario para la adopción de las enmiendas.

4.34 El Comité dio su visto bueno a la propuesta de Noruega de que, tomando en consideración el coste y la complejidad de los sistemas de intercambio electrónico de información, y también los beneficios en materia de reducción de cargas administrativas impuestas a los capitanes de buques y a las Administraciones, se debería pedir al TC 63 que examinara la conveniencia de incluir en el PICT un nuevo proyecto consistente en prestar ayuda a los Estados Miembros, tanto financiera como técnica, en relación con el establecimiento de sistemas de intercambio electrónico de información.

4.35 El Comité refrendó el proyecto de enmiendas a la Norma 2.1 que refleja la decisión del Grupo de que la información previa a la llegada y a la salida tiene un ámbito más amplio y no está únicamente relacionada con la protección.

4.36 El Comité refrendó la opinión del Grupo sobre la armonización con el Marco normativo SAFE de la OMA por lo que respecta al plazo de tiempo específico para la transmisión de información previa a la llegada y a la salida, esto es, que no era posible armonizar el tiempo de la transmisión de la información previa a la llegada y a la salida, por lo que respecta al Convenio de facilitación, con el del Marco normativo SAFE, dado que los plazos dispuestos en el Marco normativo SAFE se refieren únicamente a cuestiones pertinentes a la protección.

4.37 El Comité refrendó el proyecto de enmiendas a la Norma 3.44 acordadas por el Grupo que requieren que se otorgue el permiso de tierra a los tripulantes de un modo que evite la discriminación, y refrendó también la disposición conexas del proyecto de

Norma 3.44*bis* mediante la que se exige a las autoridades públicas proporcionen a la gente de mar y al capitán los motivos por los que se ha denegado el permiso de tierra y, si así se solicita, que éstos se proporcionen por escrito.

4.38 La delegación de la India, si bien apoyaba plenamente el principio de no discriminación con respecto a la gente de mar que quiere gozar de permiso en tierra y la necesidad de que las autoridades públicas faciliten justificaciones cuando nieguen el disfrute de permiso en tierra, no apoyaba que esto se convirtiera en norma, por razones prácticas y técnicas. No obstante, la delegación apoyó la inclusión de ambas cuestiones en la Práctica recomendada.

4.39 Al examinar la cuestión de las enmiendas al Manifiesto de mercancías peligrosas propuestas en el documento FAL 38/4/1, el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta del Grupo de que se esperase a obtener el asesoramiento del Subcomité DSC el cual se podrá tener en cuenta en el próximo periodo de sesiones del Comité.

4.40 El Comité tomó nota de las extensas deliberaciones del Grupo sobre la inclusión de las prescripciones de visado en las listas de tripulantes y pasajeros así como en las tarjetas de embarco/desembarco. Dado que la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra no apoyaron la inclusión del número de visado ni en la lista de tripulantes (Norma 2.6.1) ni en la tarjeta de embarco y desembarco (Práctica recomendada 3.6); asimismo, dado que los grupos de trabajo y grupos de trabajo por correspondencia habían examinado esta cuestión en repetidas ocasiones, el Comité acordó suprimir el número de visado de las antedichas disposiciones. No obstante, seguía sin resolverse la cuestión de la inclusión del número del visado en la lista de pasajeros (Práctica recomendada 2.7.3) y el Grupo de trabajo por correspondencia seguiría examinándola.

4.41 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que hay que reforzar las prescripciones de notificación relativas a los casos de polizonaje a la Organización y recordó su decisión anterior de instar a los Gobiernos Miembros a que notifiquen los casos de polizonaje utilizando el módulo designado del GISIS de la OMI.

4.42 El Comité tomó nota de que el Grupo había identificado aspectos y expresiones en el anexo del Convenio que sería mejor tratar en el Manual explicativo del Convenio y coincidió con la opinión del Grupo de que es necesario redactar un texto explicativo que podría utilizarse para enmendar el Manual explicativo en una fase ulterior.

4.43 El Comité acordó que era necesario seguir trabajando 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, coordinado por Francia, con el mandato que figura en el párrafo 4.44.

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

4.44 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:^{*}

- .1 seguir progresando en la revisión general del anexo del Convenio de facilitación teniendo en cuenta las deliberaciones anteriores y el texto que figura en el documento FAL 38/WP.4;
- .2 asesorar y proporcionar una justificación sobre la fecha en que se hará obligatorio el establecimiento del intercambio electrónico de información mediante la enmienda a la Norma 1.3*bis*;
- .3 redactar un texto que se distinga claramente en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia del texto del anexo del Convenio y que puede utilizarse para la revisión del Manual explicativo a fin de facilitar aclaraciones y antecedentes para las enmiendas introducidas y, particularmente para:
 - .1 la Norma 2.16.1 a fin de proporcionar la justificación para la inclusión de la palabra "residencia" teniendo en cuenta los párrafos 4.24 y 4.25 del documento FAL 38/WP.4;
 - .2 la Norma 2.23 por lo que respecta a la responsabilidad del propietario del buque;
- .4 redactar disposiciones relativas a las enmiendas a la información o los documentos previamente presentados;
- .5 asesorar sobre las cuestiones pendientes relativas a la inclusión del número de visado, si procede, en la lista de pasajeros;
- .6 examinar la inclusión de información relativa al calado en los datos de la declaración general (párrafos 4.7 a 4.9 del documento FAL 38/WP.4);
- .7 examinar las propuestas de enmienda a la Norma 3.44 por lo que respecta a los "motivos fundados" (párrafo 4.17 del documento FAL 38/WP.4);
- .8 identificar las disposiciones que están obsoletas en las normas y prácticas recomendadas actuales teniendo en cuenta las prescripciones incorporadas de otros convenios internacionales;
- .9 identificar los cambios que son necesarios para armonizar los formularios FAL con las propuestas de cambios de las normas;

*

Coordinador:

Sr. Fabien Joret
Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Direction des affaires maritimes
Mission de la flotte de commerce
Teléfono: 33 (0)1 40 81 73 28
Correo electrónico: fabien.joret@developpement-durable.gouv.fr

- .10 examinar el resto de las cuestiones identificadas por el MSC 88, a saber:
 - .1 la ampliación de la información relacionada con el impacto de los polizones en las cuestiones relativas a la seguridad y, especialmente, la disponibilidad a bordo de dispositivos de salvamento y el número total de personas permitido;
 - .2 el examen sistemático de las palabras "desembarcado" y "devuelto".
- .11 examinar la circular FAL.6/Circ.13 sobre los aspectos de la facilitación destinados a evitar situaciones que ponen en peligro la seguridad;
- .12 tener en cuenta los aspectos identificados para posibles enmiendas del Manual explicativo, que figuran en el párrafo 6 del documento FAL 37/WP.5 y, durante el examen del anexo del Convenio, identificar las directrices que es necesario incluir en el Manual explicativo;
- .13 examinar al cuestión de la recuperación del comercio y las prácticas para contingencias; y
- .14 presentar un informe en el próximo periodo de sesiones del Comité.

5 POSIBILIDADES DEL COMERCIO ELECTRÓNICO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo

5.1 El Comité recordó que en el FAL 36 se había revisado y actualizado la circular FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/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. El MSC 88 y el MEPC 62 habían aprobado la propuesta de enmiendas al proyecto de lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo, y la habían publicado con la signatura FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MS.1/Circ.1409.

5.2 El Comité recordó que en el FAL 36 se había considerado que las futuras revisiones del documento bien podía iniciarlas con mayor eficacia el MSC y, en particular, uno de sus subcomités, tal como el Subcomité FSI. En consecuencia, el Comité había dado instrucciones a la Secretaría para que señalara este aspecto a la atención del MSC 88 y había invitado al Comité a que considerara si estaría dispuesto a mantener la circular sometida a examen de esta manera.

5.3 El Comité tomó nota de que el MSC 88 y el MEPC 63 convinieron con la sugerencia del FAL 36 de que debería ser el MSC el que diese inicio, de manera sistemática, a tales revisiones. El Comité también tomó nota de que el MEPC 64 y el MSC 91 habían encargado al FSI 21 que iniciase la revisión de la circular FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MS.1/Circ.1409.

5.4 El Comité examinó la circular y la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo, la cual fue revisada por el FSI 21. El Comité aceptó la sugerencia de una delegación sobre la necesidad de enmendar el texto aprobado por el FSI 21 a fin de incorporar algunas enmiendas a la información sobre estabilidad y una referencia al Manual de carga de grano y, posteriormente, la remitió al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques para su revisión.

Modificaciones del Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico

5.5 El Comité recordó que en el FAL 37 se había aprobado la circular FAL.5/Circ.35: "Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico", había acordado mantener el Compendio bajo revisión y enmendarlo si las circunstancias así lo justificaban, y había invitado a los Gobiernos Miembros, a las organizaciones internacionales y a las organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo a que señalaran a la atención del Comité, tan pronto como fuese posible, los resultados de la experiencia que hubiesen adquirido en la utilización del Compendio a fin de poder examinar las medidas que deberán adoptarse.

5.6 El Comité recordó, además, que en el FAL 37 se había acordado que la Secretaría debería solicitar su inclusión en la lista de distribución del Grupo sobre cuestiones aduaneras (TBG4) del CEFAC-T-Naciones Unidas e informar a los Gobiernos Contratantes de las medidas que afectan a los mensajes EID de facilitación recomendados mediante el correspondiente documento o informe interperiodos. El Comité había observado que esta nueva labor no debería tener repercusiones importantes en el presupuesto y debería poder realizarse con los recursos actuales de la Secretaría.

5.7 El Comité tomó nota de los cambios en la estructura del CEFAC-T-Naciones Unidas en los últimos dos años. El Grupo sobre Comercio Internacional y Procesos Operativos (TBG) había sido sustituido por la entidad Sectores de elaboración de programas (PDA), y, por tanto, el TBG4, relacionado con el Grupo sobre cuestiones aduaneras, había sido sustituido por la organización PDA sobre facilitación del comercio y el transporte, que incluía a los coordinadores sobre cuestiones aduaneras, transporte y logística y procedimientos de comercio internacional. Teniendo en cuenta estos cambios, la Secretaría está en curso de hallar un sistema más rentable para responder a lo solicitado en el FAL 37.

5.8 El Comité tomó nota de que la Secretaría había introducido pequeñas enmiendas en la circular FAL.5/Circ.35 y había publicado una circular nueva, con la signatura FAL.5/Circ.35/Rev.1, el 23 de mayo de 2012.

5.9 El Comité examinó las propuestas del Japón (documentos FAL 38/5/4, FAL 38/5/5, FAL 38/5/6, FAL 38/5/7, FAL 38/5/8, FAL 38/5/9, FAL 38/5/10 y FAL 38/5/11), en los que se proponían enmiendas a la circular FAL.5/Circ.35/Rev.1: "Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico", por lo que respecta a los formularios FAL 1 a 7 y al informe de protección del buque, respectivamente.

Constitución de un grupo de redacción

5.10 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité constituyó un Grupo de redacción sobre la revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, presidido por el Sr. K. Itoh (Japón), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos FAL 38/5/4, FAL 38/5/5, FAL 38/5/6, FAL 38/5/7, FAL 38/5/8, FAL 38/5/9, FAL 38/5/10 y FAL 38/5/11:

- .1 examinará el Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, que figura en la circular FAL.5/Circ.35/Rev.1;
- .2 examinará el cuadro de representación de cada formulario FAL y del informe de protección (basado en el CUSREP), del Compendio revisado de la OMI (FAL.5/Circ.35/Rev.1);
- .3 examinará el informe de protección (basado en BERMAN);

- .4 presentara un informe por escrito al Grupo de trabajo sobre los medios electrónicos para el despacho de buques, a más tardar, a las 12 del mediodía del miércoles 10 de abril de 2013, con miras al refrendo del Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico.

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

5.11 El Comité recordó que en el FAL 37 se había tomado nota de información en la que se resumía la labor efectuada desde el FAL 32 sobre el acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo.

5.12 El Comité recordó que la circular FAL.3/Circ.203: "Acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo" se había publicado el 12 de enero de 2011 y 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 de buques; y que 11 Estados Miembros y un Miembro Asociado habían contestado a la Secretaría.

5.13 El Comité recordó que en el FAL 37 se había tomado 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 no hubo acuerdo con respecto a 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.

5.14 El Comité recordó que en el FAL 37 se había tomado 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 dentro de sus respectivos ámbitos de competencia 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 formularios FAL de la OMI.

5.15 El Comité recordó que en el FAL 37 también había señalado la conveniencia 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 funcionarios 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.

5.16 El Comité recordó que en el FAL 37 se había observado que la idea de disponer de acceso a versiones electrónicas de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo tuvo, en términos generales, una buena acogida y debería continuar siendo un objetivo de la Organización. En el FAL 37 se había observado que 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 archivo 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 anteriormente.

5.17 El Comité también recordó que en el FAL 37 se había tomado nota de que:

- .1 la propuesta de un sistema basado en el buque había sido examinada en el pasado por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, constituido en el FAL 34 y en el FAL 35, y que, en ese momento, no se había indicado ninguna preferencia clara por un sistema basado en el buque o por un sistema en línea;
- .2 el establecimiento de un sistema basado en una base de datos centralizada no había recibido suficiente apoyo y se había estimado que, en su lugar, quizá fuese más adecuado un sistema distribuido;
- .3 la arquitectura del sistema debería elaborarse tras definir los objetivos, alcance y visión del sistema teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios;
- .4 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);

- .5 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 fácil de alcanzar en un futuro cercano; y
- .6 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.

5.18 El Comité recordó que en el FAL 37 se había aprobado un plan de acción con las medidas que debían adoptarse para implantar el sistema de acceso en línea a certificados y documentos, o un sistema basado en el buque que brinde los mismos resultados. De conformidad con este plan de acción, en el FAL 37 volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, coordinado por 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.

5.19 El Comité recordó que en el FAL 37 se había acordado que, basándose en los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, en el FAL 38 se deberían 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. En el FAL 37 también se había acordado que, durante el FAL 39, se examinarían las respuestas de los comités pertinentes de la OMI y, si los beneficios eran mayores que los costos y cumplían los objetivos de los comités de la OMI, se decidiría si deberían elaborarse directrices para la aceptación del acceso electrónico a los certificados y documentos o de sus versiones electrónicas.

5.20 El Comité recordó que el MEPC 63, al considerar la solicitud de opiniones sobre la posibilidad de facilitar copias electrónicas de los documentos y certificados que se lleven a bordo de los buques para que resulte más fácil su utilización, había observado que no se habían manifestado objeciones ni inquietudes y había dado su visto bueno a la elaboración de este sistema.

5.21 El Comité recordó que el MSC 91 había respaldado la decisión del MEPC 64 de refrendar la decisión del FSI 20 de aclarar el significado del término "originales" que han de llevarse a bordo de los buques, teniendo presente la labor en curso del Comité de facilitación sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, y toda otra tarea conexas que estuviese llevando a cabo la Organización. Este debate tuvo lugar en el FSI 21.

5.22 El Comité consideró los resultados del FSI 21 con respecto al significado del término "originales" que han de llevarse a bordo de los buques, teniendo presente la labor en curso del Comité de facilitación sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, y toda otra tarea conexas que estuviese llevando a cabo la Organización. El FSI 21 invitó al FAL 38 a que considerase, a reserva del refrendo por el MEPC 65 y el MSC 92, su opinión de que los certificados que se lleven a bordo han de ser válidos y redactarse conforme al modelo que figure en el convenio internacional correspondiente y que un certificado también pueda considerarse como "original" o "auténtico" mientras contenga una firma o sello "autorizado" e impreso por medios electrónicos. El Comité acordó remitir este tema al Grupo de trabajo sobre los medios electrónicos para el despacho de buques con miras a su examen.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

5.23 El Comité tomó nota con agradecimiento del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, o versiones electrónicas de éstos, y de la considerable labor de examen del compendio, en particular por el coordinador, el Sr. Roger K. Butturini (Estados Unidos).

5.24 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité acordó remitirlo al Grupo de trabajo sobre los medios electrónicos para el despacho de buques, con miras a su examen.

5.25 Al examinar el documento FAL 38/5/1 (República de Corea), el Comité tomó nota de que la República de Corea había presentado el concepto de "puerto ubicuo basado en la identificación por radiofrecuencia (RFID) (puerto-U)". La implantación de una RFID basada en el puerto-U, en relación con la ventanilla única, puede mejorar las operaciones y el flujo de información de los puertos. La República de Corea propuso este puerto-U como un caso de mejores prácticas y manifestó su intención de explicar sus tecnologías y componentes necesarios en el FAL 39.

5.26 El Comité tomó nota del documento FAL 38/5/2 (IAPH), el cual había sido preparado por la Asociación Europea de Sistemas de las Comunidades Portuarias (EPCSA) y en el que se describía el concepto de los sistemas de las comunidades portuarias (PCS) como centros de despacho para las ventanillas únicas. El PCS incluye el intercambio de información del tipo sector privado-sector privado, facilita la pasarela para los procesos del tipo sector privado-Gobierno y, por lo tanto, tiene un carácter tanto complementario como suplementario de la ventanilla única a nivel nacional e internacional.

5.27 Al examinar el documento FAL 38/5/3 (ISO), el Comité tomó nota de la serie ISO 28005, recientemente elaborada, de normas para el despacho electrónico en puerto (EPC), que facilita la primera norma internacional, basada en el lenguaje XML, aprobada para el EPC. Esta norma se ha elaborado como una especificación independiente y de uso fácil que es una alternativa a los formatos EDIFACT-Naciones Unidas en los casos en que éstos no puedan utilizarse. Las normas ISO 28005 forman parte de la ampliamente utilizada serie de normas ISO 28000 de sistemas de gestión para la protección de la cadena de suministro.

5.28 El Comité también tomó nota de los documentos FAL 38/5/12 y FAL 38/INF.3 (OMA), en los cuales figura un resumen de las iniciativas de la OMA sobre el comercio electrónico y se señala el carácter complementario de la labor que llevan a cabo la OMA y la OMI en este ámbito. Mediante su labor, la OMA respalda y mejora las posibilidades de la utilización de técnicas de comercio electrónico en la facilitación del tráfico marítimo. La OMA informó de que, a fin de fomentar la coherencia entre el modelo de datos de la OMA y los formularios FAL de la OMI, había elaborado un paquete de información en el que se resumía la utilización de los elementos del modelo de datos de la OMA, en distintos formularios FAL de la OMI. El cuadro indicaba que había una duplicación considerable de la información que los transportistas/propietarios de buques tenían que facilitar en distintos formularios FAL. La OMA pidió al Comité de facilitación que considerase la conveniencia de insertar referencias al "paquete de información FAL de la OMI" de la OMA, como fuente de información útil, en el texto del Compendio de la OMI sobre facilitación y en la circular de la OMI FAL.5/Circ.36: "Directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo".

5.29 Al examinar el documento FAL 38/INF.2 (República de Corea), el Comité tomó nota de que desde 2010 la República de Corea había venido llevando a cabo una investigación sobre las tecnologías pertinentes a una red marítima de comunicación de datos, basándose en que las redes actuales de comunicación de datos presentaban limitaciones para hacer frente al aumento de volúmenes. Esta investigación abarcó el desarrollo de tecnologías fundamentales como los módems de red y la tecnología de nivel de aplicación, incluida la red especial para buques SANET, la cual se basa en una red especial y permite la determinación dinámica de los buques en el mar como un nódulo, de modo que la información sobre la logística marítima pueda remitirse a la estación en tierra. La República de Corea expresó su intención de facilitar información adicional en el próximo periodo de sesiones del Comité.

5.30 El Comité examinó el documento FAL 38/INF.4 (Comisión Europea) y tomó nota del desarrollo del concepto de ventanilla única en la Directiva 2010/65/EU del Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades de información para los buques que lleguen a los puertos de los Estados Miembros y que salgan de éstos, la cual tendrá efecto a partir del 1 de junio de 2015. El Comité observó que el objetivo principal de la Directiva era la simplificación de las formalidades informativas a través del uso de los medios electrónicos de transmisión de datos para todas estas formalidades, y que la Comisión Europea mantendría informado al Comité acerca del desarrollo del concepto de ventanilla única en la Unión Europea.

5.31 Al examinar el documento FAL 38/INF.5 (CEPE), el Comité tomó nota del 10º aniversario de la publicación por CEPE de la "Recomendación 33 – Recomendación y Directrices para el establecimiento de una ventanilla única para mejorar la eficiencia del intercambio de información entre el sector comercial y los Gobiernos", elaborada por el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT-Naciones Unidas) y CEPE, y de que, desde entonces, la implantación del concepto de ventanilla única en todo el mundo ha sido generalizada y de que se han adoptado varios modelos y enfoques. CEPE señaló que es esencial que los distintos enfoques del concepto de ventanilla única confluyan en el objetivo a más largo plazo de un intercambio de información entre el sector comercial y los Gobiernos simplificado, armonizado y fluido.

5.32 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.

5.33 Una delegación señaló que sería necesario considerar la estructura futura del compendio y el procedimiento para su examen, y el Comité acordó remitir este tema al Grupo de trabajo sobre los medios electrónicos para el despacho de buques con miras a su examen.

Constitución del Grupo de trabajo

5.34 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques, presidido por el Sr. Butturini (Estados Unidos), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos FAL 38/5, FAL 38/5/1, FAL 38/5/2, FAL 38/5/3, FAL 38/5/12, FAL 38/INF.2, FAL 38/INF.3, FAL 38/INF.4 y FAL 38/INF.5, así como las deliberaciones y decisiones pertinentes del Pleno, tuviera a bien:

- .1 elaborar directrices para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos en vez de las copias impresas originales;

- .2 examinar el documento FAL 38/5/3 y asesorar sobre:
 - .1 las posibles enmiendas futuras al *Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico* a fin de incluir los mensajes en lenguaje XML, según la norma ISO 28005;
 - .2 la conveniencia de utilizar la norma ISO 28005 para puertos pequeños o determinados tipos de buques;
- .3 examinar la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques;
- .4 examinar el *Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico*, elaborado por el Grupo de redacción;
- .5 revisar el plan de acción acordado en el FAL 37 con las medidas que se deben adoptar para implantar el sistema de acceso en línea a certificados o documentos o un sistema basado en el buque que brinde los mismos resultados (FAL 37/17, párrafos 7.24 y 7.25);
- .6 examinar los demás documentos presentados y asesorar sobre los efectos o posibilidades en cuanto a la labor futura;
- .7 determinar si es necesario 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 proceda y elaborar el proyecto de mandato;
- .8 si el tiempo lo permite, considerar el formato futuro del *Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico*, a fin de que resulte más eficaz; y
- .9 presentar un informe al Pleno el viernes 12 de abril de 2013.

Examen del informe del Grupo de trabajo

5.35 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 38/WP.5), el Comité lo aprobó, en general, examinó las recomendaciones del Grupo y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

5.36 El Comité tomó nota de que era posible que algunos puertos pequeños careciesen de la infraestructura necesaria para recibir y procesar mensajes EDIFACT, y que la norma elaborada por la ISO (ISO 28005) podría ser una alternativa.

5.37 El Comité invitó a que se presentaran documentos sobre cómo establecer el sistema de acceso en línea a los certificados y documentos o un sistema basado en el buque, con miras a que en el FAL 40 se elaborasen directrices sobre el acceso en línea y se incorporasen certificados electrónicos a través del concepto de ventanilla única.

Directrices para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos

5.38 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo de que el objetivo de las directrices se limitaba a facilitar información a las Administraciones que utilizan certificados electrónicos, y que las directrices solamente eran el primer paso en la transición a un sistema sin soporte de papel y a una mayor dependencia del acceso electrónico a los certificados a través de la Red.

5.39 El Comité tomó nota, además, de la opinión del Grupo de trabajo de que los objetivos fundamentales de las normas recomendadas eran que las versiones impresas de los certificados electrónicos fueran válidas y se redactaran conforme al modelo que figure en el convenio o instrumento internacional correspondiente, y que era necesario seguir trabajando en el desarrollo del acceso electrónico a los certificados o las versiones electrónicas de éstos.

5.40 El Comité examinó el proyecto de la resolución FAL preparado por el Grupo de trabajo sobre el uso de versiones impresas de certificados electrónicos y convino en publicarlo en calidad de directrices provisionales por medio de una circular FAL, en tanto se esperaban aportaciones de otros Comités. El Comité aprobó la circular FAL.5/Circ.39: "Directrices provisionales sobre el uso de versiones impresas de certificados electrónicos".

Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico

5.41 El Comité aprobó la circular FAL.5/Circ.40: "Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico".

Lista de certificados y documentos que se exige han de llevarse a bordo de los buques

5.42 El Comité aprobó la lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, tal como figura en el anexo 1 del presente informe, y aprobó la circular FAL.2/Circ.127, a reserva de una decisión en el mismo sentido del MSC 92 y del MEPC 65.

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

5.43 El Comité aprobó el siguiente mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, coordinado por los Estados Unidos,* el cual debería:

- .1 compilar las enseñanzas extraídas de la implantación de las Directrices para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos;
- .2 identificar a las partes responsables de garantizar los refrendos periódicos prescritos de las versiones impresas de los certificados electrónicos y recomendar métodos eficaces para gestionar estos refrendos;
- .3 continuar la labor sobre el acceso en línea a los certificados y versiones electrónicas de documentos, incluidas las características de los sitios en la Red utilizados para acceder a los mismos;
- .4 examinar el formato futuro del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico; y
- .5 presentar un informe en el FAL 39.

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

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

Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas: módulo sobre facilitación en el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS)

6.1 El Comité tomó nota de que en el FAL 37 se había examinado la propuesta de la Secretaría (FAL 37/WP.4) de habilitar un nuevo módulo en el GISIS a fin de recabar y presentar:

- .1 informes sobre los casos de polizonaje, mencionados en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2;
- .2 informes sobre las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar, mencionados en la circular MSC/Circ.896/Rev.1;
- .3 información sobre las direcciones de contacto de las oficinas de las autoridades nacionales designadas y de las organizaciones internacionales que se ocupan de la facilitación;
- .4 información sobre las direcciones electrónicas de las autoridades gubernamentales para facilitar el intercambio de información por vía electrónica;
- .5 las diferencias entre las prácticas de los propios Estados y las normas correspondientes, con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII 1) del Convenio de facilitación;
- .6 notificación por los Gobiernos Contratantes de la adaptación de sus trámites, documentos requeridos y formalidades a las Prácticas recomendadas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de facilitación; 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.3/Circ.187.

6.2 El Comité recordó que en el FAL 37 se había considerado que era prematuro en ese momento aprobar la elaboración de módulos GISIS para tratar las cuestiones mencionadas en los apartados .4, .5, .6 y .7 *supra*, y había propuesto que este asunto debería seguir examinándose en el FAL 38. Algunos Estados Miembros se habían mostrado preocupados porque no quedaba claro si la información proporcionada por medios electrónicos sustituiría al requisito de notificación a la OMI en formato impreso.

6.3 El Comité tomó nota de que la Secretaría, en consonancia con la decisión adoptada en el FAL 37, había habilitado el nuevo módulo sobre facilitación en GISIS y había publicado los correspondientes pormenores mediante la circular nº 3281, de 28 de junio de 2012. El nuevo módulo contiene las siguientes bases de datos basadas en Internet:

- .1 la base de datos sobre facilitación (FAL), con objeto de facilitar la notificación y el acceso mundial a información sobre polizones y migrantes ilegales rescatados en el mar, y de promover el intercambio de datos; y
- .2 las direcciones de contacto para la base de datos sobre facilitación (CAFALD), a fin de facilitar el acceso mundial a la información sobre las autoridades nacionales designadas, las Naciones Unidas y sus organismos especializados, las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas, a efectos de facilitación.

Se ha alentado a los Estados Miembros y a las organizaciones reconocidas como entidades consultivas a que fomenten la utilización de estos módulos para difundir y recibir la información adecuada.

6.4 El Comité examinó el documento FAL 38/6 (Secretaría), en el que se facilitan los pormenores del nuevo módulo sobre facilitación en GISIS, así como información adicional sobre las propuestas no aprobadas por el FAL 37, mencionadas en el párrafo 6.2.

Notificación por medios electrónicos únicamente

6.5 El Comité tomó nota de que existían dos precedentes en que los Estados Miembros acordaron que no era necesario presentar informes en papel y que el GISIS era una forma aceptada de presentar informes a la OMI, sustituyendo de esta manera los documentos impresos. El primer precedente era la notificación de las instalaciones de recepción en virtud del Convenio MARPOL, al haber acordado el FSI 16 que no era necesario que los Estados Miembros cumplimentaran la parte 3 de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318. En su lugar, la Secretaría debería utilizar los datos extraídos del módulo del GISIS sobre las instalaciones portuarias de recepción cuando compile los informes resumidos necesarios para elaborar el informe anual sobre cumplimiento en relación con las instalaciones de recepción. Esta decisión fue refrendada por el MEPC 58 (MEPC 58/23, párrafo 10.55). Otro precedente fue la facilitación de información relativa a la protección marítima de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS sobre la comunicación de información, mediante el GISIS. El Comité tomó nota además de que la División jurídica había indicado que, tal como están redactadas, las disposiciones del Convenio de facilitación no pareciesen ser un impedimento para encontrar un mecanismo moderno de notificación, pero le correspondía a las Partes acordar una interpretación que fuese coherente con el objetivo de la prescripción, y el Comité de facilitación era el órgano adecuado para debatir la cuestión.

6.6 El Comité acordó que la información que se facilite a la OMI de conformidad con el artículo VIII del Convenio de facilitación podría presentarse mediante medios electrónicos en lugar de en formato de papel.

Obligación de los Gobiernos Contratantes de notificar a la OMI de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio de facilitación

6.7 El Comité tomó nota de que la Secretaría había distribuido periódicamente la lista refundida de las notificaciones recibidas por la OMI, y que la última lista refundida figura en el apéndice 6 de la séptima edición del Convenio de facilitación, publicada en 1998. Desde entonces, la Secretaría ha recibido 16 notificaciones que se han distribuido mediante circulares de la serie FAL.3. En el anexo del documento FAL 38/6 (Secretaría) se facilita una lista de dichas circulares.

6.8 Habida cuenta de la decisión adoptada anteriormente, el Comité aprobó la habilitación de un nuevo módulo en GISIS para los informes sobre las notificaciones a la OMI en virtud de lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio de facilitación, manteniéndose también la opción de presentar dicha información en formato impreso.

Información sobre direcciones electrónicas de las autoridades gubernamentales para facilitar el intercambio de información por vía electrónica

6.9 El Comité recordó que a raíz de la decisión adoptada en el FAL 30 (párrafo 5.13 del documento FAL 30/20), mediante la circular FAL.5/Circ.19 se había invitado a todos los Estados Contratantes a que facilitasen información sobre direcciones electrónicas únicamente de las autoridades gubernamentales (es decir, omitiendo las direcciones de empleados), y también a que indicasen el formato utilizado para transmitir los datos, por ejemplo, correo electrónico con un archivo adjunto, ficheros protegidos, direcciones de sitios web con soluciones basadas en la Red, requisitos del intercambio electrónico de datos de conformidad con el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico. Este sistema facilitaría el intercambio de información electrónica entre los capitanes de buques y las autoridades en tierra.

6.10 Además, el Comité recordó que la circular más reciente distribuida por la Secretaría era la publicada con la signatura FAL.5/Circ.34, la cual contiene información facilitada por 17 Estados Miembros y un Miembro Asociado.

6.11 El Comité acordó aprobar la propuesta de habilitar un nuevo módulo en GISIS con respecto a la información sobre las direcciones electrónicas de las autoridades gubernamentales para facilitar el intercambio de información por vía electrónica, manteniéndose también la opción de presentar dicha información en formato impreso.

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

6.12 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento para examinarlo en relación con este subpunto específico.

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

Casos de polizonaje

6.13 El Comité tomó nota de la información de la Secretaría según la cual, con posterioridad al FAL 37, la Secretaría había publicado la circular FAL.2/Circ.124, en la que se facilita la información notificada a la Organización en relación con casos de polizonaje habidos desde mayo hasta diciembre de 2011. Las estadísticas anuales correspondientes a 2011 figuran en la circular FAL.2/Circ.125 y las correspondientes a 2012 en la circular FAL.2/Circ.126.

6.14 Según dichos informes, en 2008 se notificaron a la Organización 494 casos de polizonaje, 314 en 2009, 253 en 2010, 73 en 2011 y 90 en 2012. 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 2 010, 193 en 20011 y 166 en 2012.

6.15 La Organización recibió informes sobre casos de polizonaje por parte de nueve Estados Miembros, un Miembro Asociado y una ONG en 2008; de ocho Estados Miembros, un Miembros Asociado y una ONG en 2009; de cinco Estados Miembros y un Miembro Asociado en 2010, de cinco Estados Miembros y un Miembro Asociado en 2011; y de cinco Estados Miembros y un Miembro Asociado en 2012.

Casos de polizonaje y polizones

Año	2008	2009	2010	2011	2012
Casos de polizonaje	494	314	253	73	90
Polizones	2 052	1 070	721	193	166

Fuentes de notificación

Año	2008	2009	2010	2011	2012
Estados Miembros	9	8	5	5	5
Miembros Asociados	1	1	1	1	1
ONG	1	1	0	0	0

6.16 El Comité tomó nota de que, hasta el 31 de marzo de 2013, la Organización había recibido un total de 4 336 informes referentes a 13 705 polizones.

6.17 El Comité recordó que en su 36º periodo de sesiones, los Clubes P e I habían presentado el documento FAL 36/6, que contenía un análisis de los datos sobre reclamaciones recopilados por el Grupo internacional de Clubes P e I sobre los casos de polizonaje ocurridos desde el 20 de febrero de 2007 hasta el 20 de febrero de 2008. En el FAL 36 se había tomado nota de que existía una diferencia considerable entre las estadísticas oficiales publicadas por la Organización sobre los casos de polizonaje, que se reciben principalmente de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos, y las estadísticas facilitadas por los Clubes P e I. Parecería que las estadísticas publicadas por la Organización basándose en los informes recibidos no reflejaban debidamente la magnitud del problema.

6.18 El Comité examinó el documento FAL 38/6/2 (Clubes P e I), en el que se facilita un análisis de los datos de reclamaciones recabados por el Grupo internacional de Clubes P e I con respecto a los casos de polizonaje acaecidos entre el 20 de febrero de 2011 y el 20 de febrero de 2012, a fin de facilitar los debates sobre los casos de polizonaje en el seno del Comité de facilitación, y en el que se pide al FAL 38 que adopte las medidas que estime necesarias para ayudar a los Estados Miembros en los cuales el problema de los polizones reviste gravedad a que introduzcan y/o implanten medidas de protección adecuadas dentro de sus puertos, de conformidad con sus obligaciones contraídas en virtud de lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, a fin de reducir el número de polizones. Los Clubes P e I señalaron los diez puertos principales de embarque de polizones.

6.19 El Comité manifestó su agradecimiento por los esfuerzos realizados por los Clubes P e I para presentar esta información y tomó nota de la dificultad de dichos clubes para compilar dicha información en futuros periodos de sesiones, debido a los costos y al mucho tiempo que requiere esta labor.

6.20 El Comité tomó nota con preocupación de que está claro que las estadísticas publicadas por la OMI no reflejan debidamente la magnitud del problema de los polizones, dado que de conformidad con las cifras de la OMI, del 1 de enero de 2011 al 1 de enero de 2012, se notificaron a la Organización 73 casos referentes a 193 polizones. No obstante, el número de casos de polizonaje recopilados por los Clubes P e I del 20 de febrero de 2011 al 20 de febrero de 2012 ascendía a 774 referentes a 1 640 polizones.

6.21 El Comité acordó alentar a los Estados Miembros (en particular a los Estados de abanderamiento) y a las ONG a que faciliten a la OMI información sobre los casos de polizonaje, haciendo uso del módulo en GISIS.

6.22 Además, el Comité tomó nota de que las cifras facilitadas por los Clubes P e I sugerían que la magnitud del problema del polizonaje no ha disminuido de forma significativa (los Clubes P e I notificaron en el FAL 36 que en el periodo comprendido entre el 20 de febrero de 2007 y el 20 de febrero de 2008 se habían producido 842 sucesos referentes a 1 955 polizones, y que de las cifras facilitadas en el FAL 38 correspondientes al periodo comprendido entre el 20 de febrero de 2011 y el 20 de febrero de 2012 se desprendía que se habían producido 774 sucesos referentes a 1 640 polizones), y el costo anual que este problema supone para los Clubes P e I asciende aproximadamente a 15,3 millones de dólares de los Estados Unidos. El Comité acordó que era necesario adoptar más medidas de cooperación técnica para reducir el número de polizones mediante medidas de protección adecuadas dentro de los puertos de dichos países.

6.23 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre su actividad para crear una capacidad marítima sostenible e incrementar la protección marítima en África occidental y central. La OMI convocará una reunión regional centrada en la prevención de los casos de polizonaje en África en el segundo semestre de 2013, en un país de la región de África meridional u occidental.

Punto de contacto de la OMI para el polizonaje

6.24 El Comité recordó que en su 34º periodo de sesiones había pedido al Secretario General que estableciera en el seno de la Secretaría, en la medida en que los recursos existentes lo permitieran, un punto de contacto de la OMI para el polizonaje, con carácter experimental. En el FAL 34 se acordó que la función principal de dicho punto de contacto fuera la prestación de asistencia para la resolución con éxito de los casos de polizonaje sólo cuando las partes interesadas no hubieran podido resolver el problema con los medios a su alcance. A este respecto, en el FAL 34 se aprobó el mandato para la realización de dichas pruebas y acordó examinar la experiencia obtenida en el FAL 35, antes de adoptar ninguna otra medida.

6.25 El Comité recordó que en sus periodos de sesiones 35º, 36º y 37º había tomado nota de que se había pedido a la Secretaría que prestara ayuda únicamente en un número muy limitado de casos de polizonaje a bordo de buques, con miras a lograr el desembarco efectivo de dichos polizones en el siguiente puerto.

6.26 El Comité recordó que, en su 37º periodo de sesiones, había examinado una propuesta de la Secretaría para dar por concluida la fase experimental del punto de contacto de la OMI para el polizonaje, aunque en el FAL 37 se había pedido a la Secretaría que facilitara información más detallada en el FAL 38 sobre la cantidad de veces que se había recurrido al punto de contacto y las medidas que se habían adoptado, a fin de adoptar una decisión con conocimiento de causa.

6.27 El Comité examinó el documento FAL 38/6/1 (Secretaría), en el que figura la información solicitada en el FAL 37 y se recuerda que se había pedido a la Secretaría que prestara asistencia en un número muy limitado de casos de polizonaje a bordo de buques, y que había constancia de tan sólo cuatro casos (uno de ellos, un ejercicio).

6.28 El Comité acordó que los polizones continúan representando un problema importante para el tráfico marítimo internacional. No obstante, teniendo en cuenta el nivel de actividad tan bajo del punto de contacto de la OMI para el polizonaje desde su creación

en 2007 y los aspectos prácticos cotidianos de los casos de polizonaje, observó que en la gran mayoría de los casos los sucesos son tratados a nivel local por las autoridades competentes y los representantes de los Clubes P e I y que por consiguiente, la Secretaría no desempeña prácticamente ningún papel en los sucesos. Por ello, el Comité decidió dar por concluida la fase experimental del punto de contacto de la OMI para el polizonaje, si bien tomó nota de la disponibilidad de la Secretaría para prestar asistencia a los Estados Miembros cuando lo considere necesario a fin de resolver con éxito y rapidez los casos de polizonaje.

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

Sucesos relacionados con migrantes ilegales

6.29 El Comité tomó nota de que, con posterioridad a su 37º periodo de sesiones, la Secretaría había publicado la circular MSC.3/Circ.20, que contiene el segundo informe semestral de 2011 correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de junio y el 31 de diciembre de 2011, la circular MSC.3/Circ.21, en la que figuran las estadísticas anuales correspondientes a 2011 y la circular MSC.3/Circ.22, en la que figuran las estadísticas anuales correspondientes a 2012. En 2008 se notificaron a la Organización 55 sucesos de migrantes ilegales transportados por mar, en 2009 se notificaron 381 sucesos, en 2010 se notificaron 86 sucesos y en 2011 se notificaron 189 sucesos.

6.30 Por 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, 2 376 en 2010 y 14 985 en 2011. Durante 2012, la Organización ha recibido 86 informes de migrantes ilegales transportados por mar, que sumaron un total de 978 migrantes.

Número de sucesos y número de migrantes ilegales

Año	2008	2009	2010	2011	2012
Casos de migrantes ilegales	55	381	86	189	86
Migrantes ilegales	1 266	8 747	2 376	14 985	978

6.31 En 2011, los informes fueron facilitados por los siguientes cuatro Estados Miembros: Canadá, Grecia, Italia y Turquía, y en 2012 sólo dos Estados Miembros facilitaron información, a saber: Italia y Grecia.

6.32 El número total de sucesos derivados de prácticas peligrosas que guardan relación con el tráfico o el transporte de migrantes por mar notificado a la Organización durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 1999 y el 20 de febrero de 2013 ha sido de 2 157, referentes a 103 958 migrantes ilegales.

6.33 El Comité tomó nota de que en algunos casos, la Organización ha recibido informes atrasados, que contienen datos de años anteriores, lo cual da una impresión equivocada según el sistema actual de registro de las notificaciones. El Comité acordó alentar a los Estados Miembros a que faciliten a la OMI información puntual y fidedigna sobre los casos de migrantes ilegales, haciendo uso del módulo en GISIS.

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

6.34 El Comité recordó que en su 37º periodo de sesiones había tomado nota del progreso conseguido 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, que preparó la Secretaría en colaboración con las partes interesadas, entre las que se incluyen España, Italia y Malta. En el FAL 37 también se tomó nota de que se habían celebrado tres reuniones del grupo de consulta: la primera de ellas 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 y se debatió un proyecto de acuerdo. En el FAL 37 también se tomó nota de la decisión adoptada por el MSC 89 de ampliar hasta 2012 el plazo previsto de ultimación.

6.35 El Comité recordó que Italia tuvo la gentileza de organizar la primera reunión regional el 12 de octubre de 2011, inmediatamente después de la celebración del evento paralelo del Día Marítimo Mundial en Roma, a la que asistieron países de la región del Mediterráneo (Argelia, Chipre, España, Francia, Grecia, Italia, Líbano, Malta, Marruecos y Turquía) así como el Reino Unido y la Secretaría. Durante la reunión se aprobó en principio el proyecto de mandato y se revisó parcialmente el proyecto de memorando de entendimiento regional.

6.36 El Comité recordó además que, con objeto de lograr avances importantes en la ultimación de proyecto de memorando de entendimiento regional, se consideró conveniente mantener consultas oficiosas entre las partes interesadas para llegar a un acuerdo sobre algunas de las cuestiones y proyectos de texto conexos más polémicos antes de organizar la próxima reunión regional. Por consiguiente, se celebraron consultas oficiosas de las partes interesadas en la sede de la OMI el 21 de febrero de 2012. Se examinaron algunos de los aspectos más polémicos, se alcanzaron acuerdos sobre temas delicados y se mejoró en consecuencia el proyecto de texto del memorando de entendimiento regional.

6.37 El Comité recordó que se había previsto que la segunda reunión regional oficial se celebrara el 18 de abril de 2012 en la sede de la OMI, con miras a examinar el proyecto de instrumento sobre los procedimientos relativos al desembarco de las personas rescatadas en el mar.

6.38 El Comité tomó nota de que, a raíz de una petición de que se concediera más tiempo para mantener consultas oficiosas entre algunas partes interesadas, la reunión se había aplazado. El Comité tomó nota asimismo de que habían proseguido las consultas bilaterales en los últimos meses y que según parece algunas diferencias se han allanado. Por consiguiente, está previsto que la segunda reunión regional se vuelva a programar en los próximos meses.

6.39 La Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) reiteró su apoyo y asociación con la OMI y otras partes interesadas para el rescate en el mar y el desembarco de solicitantes de asilo y de refugiados. El ACNUR informó acerca de la 5ª Conferencia ministerial del proceso de Bali sobre el contrabando y la trata de personas y otros delitos transnacionales conexos, celebrada el 2 de abril de 2013 en Indonesia, en la que los ministros de la región de Asia y el Pacífico recomendaron que se elaborase un enfoque regional que tuviera en cuenta los aspectos de protección por lo que respecta a la cuestión de los movimientos irregulares por vía marítima.

6.40 El Comité tomó nota de que el COMSAR 17 y el FSI 21 habían decidido invitar al MSC 92 a que ampliara hasta 2014 el año para la ultimación de este resultado previsto.

6.41 El Comité acordó ampliar hasta 2014 el año previsto para la ultimación de este punto, en el ámbito del examen del orden del día bienal en el punto 12 del orden del día.

7 GARANTIZAR LA PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Recuperación del comercio marítimo

7.1 El Comité recordó que en el FAL 37 se había constituido 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 (el Grupo de trabajo por correspondencia), coordinado por Canadá y los Estados Unidos, y que le había encargado que elaborara y presentara su informe, junto con el proyecto de orientaciones, en el FAL 38 para su examen.

7.2 El Comité también recordó que el C/ES.26 había aprobado el nuevo resultado previsto 8.0.2.6 del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013, relacionado con la labor de garantizar la protección y facilitación del comercio internacional mediante la elaboración de orientaciones sobre este tema.

7.3 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 38/7, presentado por Canadá y los Estados Unidos), y tomó nota de que el Grupo había elaborado directrices de aplicación voluntaria basadas en la experiencia actual y la adquirida anteriormente en la elaboración de prácticas de resistencia del comercio marítimo en cada país. Las directrices propuestas constan de tres partes:

- .1 una relación de las necesidades informativas clave para aumentar la resistencia de la cadena de suministro y facilitar la recuperación del comercio después de un trastorno importante de la cadena de suministro marítimo;
- .2 información relacionada con la elaboración de mecanismos de comunicación entre las partes; y
- .3 información que guarda relación con la constitución de grupos de apoyo del sector.

7.4 El Comité tomó nota de que las directrices de aplicación voluntaria están destinadas a ser utilizadas por los Estados Miembros de la OMI y el sector para aumentar la resistencia de la cadena mundial de suministro marítimo y reducir al mínimo los trastornos en casos de emergencia de gran magnitud. Con ello se reconoce la importancia de garantizar que el sistema de transporte marítimo esté preparado para hacer frente a trastornos importantes de la cadena de suministro y pueda recuperarse a tiempo en caso de que se produzcan. Al elaborar las directrices, se consultaron los instrumentos relacionados con la resistencia del comercio marítimo procedentes de la Organización Internacional de Normalización y la Organización Mundial de Aduanas. También se analizó material del Programa sobre la recuperación del comercio del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico.

7.5 El Comité manifestó su apoyo a los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia, con miras a la consiguiente adopción de las directrices voluntarias. Se consideró que conseguir un marco sólido, según se propone en las directrices, es un primer paso positivo en este tema fundamental de la recuperación del comercio. También se manifestó apoyo explícito a la inclusión de orientaciones existentes de otras organizaciones

regionales e internacionales con objeto de no reinventar la rueda. El Comité acordó remitir las directrices al Grupo de trabajo sobre la labor para garantizar la protección y facilitación del comercio internacional a fin de que las examinase y perfeccionase el texto, y se mostró de acuerdo además con la propuesta formulada por el Presidente del Grupo de trabajo de hacer las directrices más accesibles principalmente mediante la simplificación de los encabezamientos de algunos párrafos.

Información relacionada con el embarque y desembarque del personal privado de protección armada (PPPA)

7.6 El Comité examinó el documento FAL 38/7/1 (Secretaría) en el que figuraba información acerca del cuestionario sobre información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques. Este cuestionario se ultimó en una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre protección marítima y piratería y se distribuyó mediante la circular MSC-FAL.1/Circ.2: "Cuestionario sobre información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques". En la circular se instaba a los Gobiernos Miembros y, en particular, a los Estados ribereños del océano Índico, el mar Árabe, el golfo de Adén y el mar Rojo, a dar a conocer su legislación nacional, políticas y procedimientos relacionados con el transporte, el embarque y desembarque de armas de fuego y equipo relacionado con la protección en su territorio y el movimiento de PPPA cumplimentando el cuestionario y presentándolo a la Organización.

7.7 El Comité tomó nota de que la Secretaría había publicado en el sitio público de la OMI en la Red (www.imo.org) las respuestas al cuestionario así como la legislación nacional, políticas y procedimientos pertinentes proporcionados, en el idioma en que se recibieron. La Secretaría había recibido respuestas a la circular MSC-FAL.1/Circ.2 por parte de 13 Estados Miembros y un Miembro Asociado; de éstos, cinco bordean el océano Índico, el mar Árabe, el golfo de Adén o el mar Rojo.

7.8 El Comité también tomó nota de que además de las respuestas a la circular MSC-FAL.1/Circ.2, la OMA elaboró y publicó un breve cuestionario sobre cuestiones relativas a las aduanas relacionadas con el PPPA, que la Secretaría de la OMI ha publicado en su sitio público en la Red.

7.9 El Comité invitó a los Gobiernos Contratantes a que tomaran nota de la información publicada en el sitio de la OMI en la Red e instó a los Estados Miembros que no lo habían hecho a que cumplimentaran el cuestionario adjunto a la circular MSC-FAL.1/Circ.2 y presentaran la información a la Organización tan pronto como les fuese posible.

7.10 El Comité acordó remitir la cuestión de los posibles medios para fomentar el envío de respuestas a la circular MSC-FAL.1/Circ.2 al Grupo de trabajo sobre la labor para garantizar la protección y facilitación del comercio internacional, a fin de que la examine.

7.11 El Comité examinó la propuesta de que el Grupo de trabajo sobre la labor para garantizar la protección y facilitación del comercio internacional asesorara sobre los aspectos de protección marítima que deberían considerarse en el marco del examen general del Convenio de facilitación, pero no la aceptó dado que no se había presentado una propuesta concreta y que otro grupo de trabajo ya estaba encargado del proceso de examen general. Una delegación manifestó que era necesario fomentar la inclusión en el Convenio de facilitación de aspectos adicionales relativos a la protección.

Constitución del Grupo de trabajo

7.12 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre la labor para garantizar la protección y facilitación del comercio internacional, bajo la presidencia del Sr. Philip White (Reino Unido), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos FAL 38/7 y FAL 38/7/1 y las deliberaciones mantenidas y las decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar las "Directrices 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" y, si procede, elaborar un proyecto definitivo para que lo aprobase el Comité;
- .2 elaborar la nota de introducción de la circular FAL;
- .3 asesorar sobre los procedimientos para alentar a los Estados Miembros a contestar al cuestionario de la circular MSC-FAL.1/Circ.2; y
- .4 presentar un informe al Pleno el viernes 12 de abril de 2013.

Examen del informe del Grupo de trabajo

7.13 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 38/WP.6), el Comité lo aprobó en general, examinó las recomendaciones del Grupo y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

7.14 El Comité aprobó la inclusión de las prácticas para la recuperación del comercio y para contingencias en el examen general del Convenio de facilitación y su inclusión también en el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen y la implantación del Convenio, que se propuso constituir.

7.15 Por lo que respecta al número insuficiente de respuestas facilitadas por los Estados Miembros a la circular MSC-FAL.1/Circ.2, el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta del Grupo de trabajo de encargar a la Secretaría que enviase una comunicación a los Estados Miembros recordándoles la necesidad de presentar la información solicitada en la circular MSC-FAL.1/Circ.2. Dada la importancia de esta cuestión, el Comité decidió volver a examinarla en el FAL 39.

Directrices sobre medidas para aumentar la recuperación del comercio marítimo en lo tocante al sistema de la cadena de suministro mundial y de transporte por mar

7.16 El Comité aprobó la circular FAL.6/Circ.16: "Directrices sobre medidas para mejorar la recuperación del comercio marítimo en lo tocante al sistema de la cadena de suministro mundial y de transporte por mar".

8 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

Facilitación de la expedición de cargas peligrosas

8.1 El Comité recordó que en el FAL 34 se había tomado nota de que, en el párrafo 7 de la parte dispositiva de la resolución A.984(24): "Facilitación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública", y que había pedido al Secretario General que analizase 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.

8.2 El Comité también recordó que en el FAL 36 se 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 pudiese determinar las medidas que procede adoptar.

8.3 El Comité recordó que en el FAL 37 se había examinado si procedía dar por terminadas las pruebas del mecanismo establecido por el FAL 34 y mantener el mecanismo con carácter permanente. No obstante, en el FAL 37 se decidió que sería prudente efectuar un examen completo y justificar su existencia, teniendo en cuenta las repercusiones de costo y personal. En el FAL 37 se encargó a la Secretaría que siguiera realizando las pruebas del mecanismo y presentara un informe escrito sobre su experiencia en el FAL 38, para evaluar más detalladamente los resultados de estas pruebas.

8.4 El Comité examinó el documento FAL 38/8 (Secretaría), en el que se facilita información acerca de la experiencia de la Secretaría relativa al "Mecanismo para coordinar los esfuerzos destinados a resolver las dificultades experimentadas en el transporte de mercancías peligrosas del Código IMDG, incluidos los materiales radiactivos de la Clase 7" y, teniendo en cuenta el efecto neutro en el presupuesto y un efecto limitado en el volumen de trabajo del personal, la Secretaría recomendó que se diesen por terminadas las pruebas del mecanismo y se mantuviera éste con carácter permanente.

8.5 El Comité tomó nota de que la Secretaría asistió a la reunión del Comité Directivo Internacional del OIEA sobre el rechazo de las remesas de material radioactivo, celebrada en Viena del 13 al 15 de abril de 2012, en la que la Secretaría informó de los resultados del FAL 37. El Comité Directivo Internacional agradeció sinceramente el interés de la OMI por mantener el mecanismo en funcionamiento, incluida la base de datos de retrasos y rechazos con carácter permanente.

8.6 El Comité tomó nota de que la función de la Secretaría se había limitado a la resolución de las dificultades relacionadas con los materiales radiactivos de la Clase 7. No obstante, se recopiló la información presentada sobre las dificultades experimentadas en las remesas de otras mercancías peligrosas para que la examinaran los órganos oportunos.

8.7 El Comité tomó nota de que la Secretaría había ayudado a resolver las dificultades mencionadas cuando así se le había solicitado (tres casos hasta la fecha), si bien la mayoría de los casos habían requerido los conocimientos expertos del OIEA y la Secretaría había actuado principalmente como facilitadora. En un número reducido de casos, la Secretaría había participado en la investigación y/o la resolución del problema, lo cual no representa un tiempo significativo en cuanto a personal.

8.8 Con respecto a la base de datos sobre el rechazo de mercancías peligrosas elaborada por la Secretaría, el Comité tomó nota de que no había habido nuevas notificaciones desde el FAL 37 y, por consiguiente, las cifras seguían siendo las indicadas en el FAL 37. La base de datos de la OMI había seguido 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.

8.9 El Comité también tomó nota de que las repercusiones económicas de la base de datos no eran significativas, dado que su sistema operativo se integra en el GISIS. De ahí que las repercusiones del mecanismo en la carga de trabajo de la Secretaría fuesen muy limitadas y que, por consiguiente, las repercusiones de costo fuesen reducidas.

8.10 El Comité acordó:

- .1 dar por terminadas las pruebas del mecanismo establecido en el FAL 34 para resolver las dificultades que supone el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, y mantenerlo con carácter permanente hasta que se resuelva el problema, como se indica en el anexo 5 del documento FAL 34/19; y
- .2 colaborar con los organismos y organizaciones pertinentes en cuestiones relacionadas con los retrasos y los rechazos de expediciones de cargas regidas por el Código IMDG y, en particular, de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los transportados en bultos utilizados para fines médicos o relacionados con la salud pública, e informar de ello al FAL 39.

8.11 El Comité tomó nota de la información de que casi 630 interesados habían utilizado el programa educativo informático sobre la Clase 7 que se ha elaborado y está operativo en el sitio www.class7elearning.com. El Comité observó que este programa está disponible gratuitamente para todos los usuarios no comerciales.

Formación para el personal de atraque

8.12 El Comité recordó que en el FAL 32 se había aprobado la circular FAL.6/Circ.11 acerca de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre, y que se había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un curso modelo para la formación del personal de amarre.

8.13 El Comité recordó que en el FAL 33 se había decidido aplazar el examen de la elaboración de un curso modelo ya que el Grupo de trabajo por correspondencia no había podido presentar su informe en el FAL 33 a causa de la enfermedad del coordinador del Grupo (Sr. Roos, de Alemania).

8.14 El Comité recordó que en el FAL 34 se había acordado que, en vista de que en el FAL 32 se había aprobado la circular FAL.6/Circ.11 acerca de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre (las Directrices) y de la falta de respuesta a la circular MSC/Circ.1098-FAL/Circ.99 acerca de la elaboración de Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra, en la que se invitaba a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a presentar tales normas al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, era necesario reflexionar seriamente sobre las razones por las que se había avanzado tan poco a ese respecto en casi 10 años. En el FAL 34 se había acordado que, por el momento, convendría esperar algún tiempo hasta que se adquiriera experiencia en la utilización de las Directrices antes volver a examinar la elaboración de un curso modelo sobre ese particular.

8.15 El Comité examinó el documento FAL 38/8/1 (Italia y España) en el que se proponen enmiendas a la circular FAL.6/Circ.11 destinadas a mejorar el nivel de seguridad cuando los buques procedan a realizar operaciones de amarre, a fin de actualizar la formación tomando en consideración la experiencia obtenida.

8.16 El Comité se mostró de acuerdo con la necesidad de incluir la *Formación para el personal de atraque* como nuevo resultado en las propuestas de Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2014-2015, para su aprobación en el 110º periodo de sesiones del Consejo (C 110), en julio de 2013, y en el vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea (A 28), en noviembre de 2013.

8.17 El Comité tomó nota del apoyo general al examen de la circular vigente, aunque algunas delegaciones opinaron que la formación de dicho personal en tierra debería ajustarse a sus funciones en puerto. El Comité se mostró de acuerdo con la posibilidad de que un grupo de trabajo examinase esta cuestión durante el FAL 39, e invitó a los Gobiernos Contratantes, Estados Miembros, organizaciones no gubernamentales y organizaciones intergubernamentales a que presentasen sus propuestas en el FAL 39.

9 COOPERACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICA

9.1 El Comité recordó que el Comité de cooperación técnica (TC), en su 61º periodo de sesiones, había aprobado el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para el bienio 2012-2013, que incluía varias actividades relativas al Convenio de facilitación que habían de ejecutarse durante el próximo bienio.

9.2 El Comité recordó que en el FAL 37 se había tomado nota de la decisión adoptada en junio de 2011 por el Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) sobre la inclusión de la OMI en la lista de organizaciones de la OCDE elegibles para recibir asistencia oficial para el desarrollo. Como resultado, la Organización, con su reconocida capacidad para contribuir a los programas de desarrollo, sería incluida en las listas de corresponsales que reciben las directrices para la presentación de informes estadísticos, lo cual es un logro importante que se debería aprovechar plenamente para garantizar la financiación sostenible del PICT y que podría servir para animar a los Estados Miembros de la OCDE y a las organizaciones internacionales a contribuir económicamente al PICT.

9.3 El Comité examinó el documento FAL 38/9/Rev.1 (Secretaría), en el cual se informó del estado de las actividades relativas a la implantación del Convenio de facilitación, enmendado, llevadas a cabo en el marco del PICT. En el periodo de junio de 2011 a diciembre de 2012 se celebraron un seminario regional en Bulgaria y dos seminarios nacionales en Bahrein y Egipto. Los dos seminarios nacionales tuvieron por objeto ofrecer un mejor entendimiento del Convenio de facilitación y de los medios electrónicos para el despacho de buques y la aplicación del concepto de ventanilla única; las conclusiones de los seminarios fueron muy positivas, puesto que ofrecieron una buena oportunidad para mejorar la coordinación entre las autoridades públicas y el sector privado en los puertos.

9.4 El Comité tomó nota de que la Secretaría tenía previsto desarrollar actividades de cooperación técnica que den preferencia a los seminarios nacionales en vez de a los subregionales a fin de centrarse en aumentar el número de Estados Miembros que ratifiquen el Convenio de facilitación (58 Estados Miembros no son Partes en el Convenio) y de lograr una implantación más eficaz del Convenio de facilitación, basándose en que el formato nacional es el mejor modo de reunir a todas las autoridades que participan en las actividades portuarias con el sector privado y de estudiar las formas de mejorar la situación actual, además de ser más rentable. Estos seminarios nacionales, de tres días de duración, se centrarán principalmente en la facilitación y los medios electrónicos para el despacho de buques y tienen por objeto mejorar la coordinación entre todas las partes interesadas en las actividades portuarias. El formato nacional permitirá identificar y abordar los obstáculos jurídicos y de organización para poder mejorar la facilitación.

9.5 El Comité recordó que en el TC 62 se había aprobado un proyecto de demostración con el propósito de "ilustrar la función que puede desempeñar la facilitación del transporte marítimo en la reducción de la pobreza (ODM 1)". El mandato de este proyecto de demostración figura en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Angola (documento TC 62/5/1). El Comité tomó nota de que el objetivo final del proyecto era

mostrar la función que puede desempeñar la mejora de la facilitación del transporte marítimo en la reducción de la pobreza; la duración del proyecto fue superior a dos años. El proyecto se ejecutó en Camerún, y el Comité observó que del 9 al 23 de marzo de 2013 había tenido lugar una misión de evaluación de las necesidades, de cuyos resultados se informará en el TC 63.

Prioridades temáticas propuestas para el bienio 2014-2015

9.6 El Comité tomó nota de que estaba previsto que en el TC 63 se aprobase el PICT para 2014-2015, en julio de 2013, el cual se elaborará a partir de la evaluación de las necesidades de los beneficiarios, el programa de trabajo aprobado de la Organización, los intereses de los socios en el desarrollo y las prioridades temáticas acordadas por los comités y las correspondientes necesidades de los países en desarrollo.

9.7 El Comité recordó la iniciativa del Secretario General de examen y reforma presentada al Consejo (documento C 109/3/1, párrafo 48), consistente en centrar los esfuerzos en un número limitado de temas prioritarios de cooperación técnica por año, proporcionar una ejecución más eficaz y aumentar al máximo el efecto de las actividades nacionales a través de las regiones, financiadas mediante la asignación de un porcentaje reservado de fondos centrales de cooperación técnica, basándose en el programa existente de servicios y de asesoramiento técnico como modelo a seguir. A este respecto, y aunque las principales necesidades de los países/regiones no han cambiado considerablemente y, por consiguiente, las ocho prioridades temáticas que se presentaron para que el Comité las examinara en su 36º periodo de sesiones seguían siendo válidas en la mayoría de las regiones, la Secretaría, basándose en la experiencia adquirida en la prestación de asistencia técnica, propuso, para su examen por el Comité, los siguientes cinco temas prioritarios para el bienio 2014-2015:

- .1 fomentar el Convenio de facilitación (prioridad temática número 2);
- .2 fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones (prioridad temática número 4);
- .3 respaldar la formación del personal que participe en las actividades portuarias (prioridad temática número 5);
- .4 prestar asistencia a los Estados Miembros en los problemas causados por los polizones y migrantes ilegales (prioridad temática número 6);
- .5 fomentar la ratificación e implantación eficaz del Convenio de facilitación en los países en desarrollo, en particular en África (prioridad temática número 8).

9.8 El Comité le encargó a la Secretaría que remitiera lo anterior al Comité de cooperación técnica, para su examen con miras a su inclusión en el PICT.

9.9 Con respecto a la prioridad temática número 1, el Comité acordó que, en colaboración con el Comité de cooperación técnica, consideraría la posibilidad de elaborar un documento titulado "Convenio de facilitación: cómo llevarlo a la práctica", entendiendo que no solamente ayudaría a las Partes existentes a implantar el Convenio de facilitación, sino que también instaría a los Estados que no son Partes a tomar conciencia de las expectativas y a considerar seriamente la posibilidad de ratificar el instrumento.

Título del punto del orden del día correspondiente a la cooperación y asistencia técnicas

9.10 El Comité recordó que el MSC 90 había acordado cambiar el título del punto del orden del día "Subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas" por "Actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad y protección marítimas", en consonancia con el PICT. El Comité tomó nota de que el MEPC y el Comité jurídico también habían cambiado el título de estos puntos de sus órdenes del día para armonizarlos con el PICT.

9.11 Teniendo en cuenta las decisiones ya adoptadas por los demás comités, el Comité acordó cambiar el título de este punto de su orden del día, "Cooperación y asistencia técnicas", por "Actividades de cooperación técnica relacionadas con la facilitación del tráfico marítimo".

10 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Relaciones con organizaciones no gubernamentales

10.1 Al examinar el documento FAL 38/10 (Secretaría), el Comité tomó nota de las decisiones pertinentes del C 108 y el C 109 con respecto a las relaciones con organizaciones no gubernamentales.

10.2 Entre otras cosas, el Comité tomó nota de que, desde el FAL 37, el Consejo, en su 108º periodo de sesiones, había decidido no conceder el carácter consultivo a ninguna nueva organización no gubernamental. La lista de organizaciones con carácter consultivo clasificadas según sus intereses o actividades figura en el documento C 108/15(d)/1.

10.3 El Comité tomó nota de que, con respecto a su examen de las Directrices para la atribución del carácter consultivo, el Consejo, en su 109º periodo de sesiones, había decidido:

- .1 aprobar el texto revisado y refundido del Reglamento y las Directrices a fin de presentarlo en el vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea para su aprobación;
- .2 aprobar el cuestionario revisado; y
- .3 refrendar la función de la Secretaría en el proceso de análisis de las solicitudes nuevas.

11 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

11.1 El Comité recordó que en el FAL 36 había aprobado las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación, para su distribución tras la celebración del MSC 88, mediante una nueva circular de la serie FAL.3 que incorporaría las enmiendas apropiadas y revocaría las directrices existentes que figuran en la circular FAL.3/Circ.195. Las Directrices se distribuyeron con la signatura FAL.3/Circ.206, de fecha 6 de julio de 2011.

11.2 El Comité recordó que el Consejo, en su 26º periodo de sesiones extraordinario (17 y 18 de noviembre de 2011) había acordado, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 de la resolución A.1013(26), incorporar con efecto inmediato, en las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, la lista de comprobación para identificar prescripciones y cargas administrativas en el futuro,

y había pedido a los comités que actualizaran adecuadamente las Directrices sobre organización y método de trabajo, y a los Estados Miembros que cumplieran lo dispuesto en dichas Directrices.

11.3 El Comité examinó los documentos FAL 38/11 y FAL 38/11/Rev.1 (Secretaría) en los que se proponen enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité. En la propuesta de enmiendas se incluye la petición que figura en el C/ES.26 de armonizar dichas Directrices en la medida de lo posible con las del Comité de seguridad marítima y del Comité de protección del medio marino, además de introducir mejoras en la redacción del texto.

11.4 Tras deliberar al respecto, el Comité aprobó la circular FAL.3/Circ.209: "Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación".

11.5 El Comité también acordó aconsejar a los demás comités que examinen sus Directrices sobre organización y método de trabajo, siguiendo las mejoras en la redacción introducidas en el FAL 38, para disponer de un texto más preciso y exhaustivo.

12 PROGRAMA DE TRABAJO

12.1 El Comité recordó que, en su 37º periodo de sesiones, había decidido proponer al Consejo que, en el futuro, se reuniese cada 18 meses, comenzando en el FAL 38. Esta decisión debería revisarse periódicamente, teniendo presente el orden del día del Comité y la necesidad de avanzar con las cuestiones relacionadas con la facilitación. El Consejo aprobó en su 26º periodo de sesiones extraordinario el informe del FAL 37 y la Asamblea aprobó los informes del FAL 36 y del FAL 37.

Cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día del FAL 39

12.2 Al examinar el documento FAL 38/WP.2 (Presidente), y basándose en el progreso realizado durante el periodo de sesiones, el Comité enmendó y aprobó la lista de las cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 39, la cual figura en el anexo 12.

Constitución de grupos de trabajo y de grupos de redacción durante el FAL 39

12.3 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en relación con los diversos puntos del orden del día, el Comité acordó que, durante su 39º periodo de sesiones, se constituirán grupos de trabajo sobre los siguientes puntos:

- .1 examen general e implantación del Convenio;
- .2 acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, o versiones electrónicas de éstos; y
- .3 formación para el personal de amarre.

12.4 El Comité también acordó que, en esta fase, no era posible predecir con exactitud si será necesario constituir grupos de redacción en el FAL 39.

12.5 El Comité acordó además que, si surgiera la necesidad, en el FAL 39 se debería determinar si convendría constituir otros grupos de trabajo o de redacción cuando se examinen los diferentes puntos del orden del día. El Comité encargó a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborase y distribuyese el calendario provisional para el FAL 39 y una lista de los grupos de trabajo o de redacción que es posible que sea necesario constituir, para que se examinen durante el FAL 39.

Fecha y lugar del próximo periodo de sesiones

12.6 El Comité tomó nota de que se había previsto que su 39º periodo de sesiones se celebrara, en principio, del 20 al 24 de octubre de 2014 en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres (Reino Unido).

Situación de los resultados previstos del Comité para el bienio 2012-2013

12.7 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 indicar de manera independiente los resultados no previstos que se acepte incluir en los órdenes del día bienales.

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

12.9 El Comité refrendó la situación de los resultados previstos para el bienio 2012-2013, con los puntos que figuran en la resolución A.1012(26) relacionados con la labor del Comité y de los subcomités pertinentes, que había sido elaborado por la Secretaría en consulta con el Presidente tal como figura en el anexo 3.

Orden del día posbienal del Comité

12.10 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 Comité debería establecer y mantener un orden del día posbienal utilizando el formato que figura en las directrices anteriormente mencionadas, el cual debería incluirse en un anexo del informe de cada periodo de sesiones.

12.11 El Comité refrendó el informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2012-2013, que son resultados posbienales aceptados y figuran en el anexo 4.

12.12 El Comité examinó el documento FAL 38/WP.3, en el que figuran las propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015, preparado por la Secretaría en consulta con el Presidente y teniendo en cuenta el progreso realizado por el Comité durante el bienio actual.

12.13 El Comité aprobó las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015 que guardan relación con la labor del Comité, a fin de presentarlas al Consejo en su 110º periodo de sesiones (C 110) en julio de 2013, las cuales figuran en el anexo 5.

13 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2014

13.1 El Comité, de conformidad con su Reglamento, eligió por aclamación al Sr. Yuri Melenas (Federación de Rusia) como Presidente, y a la Sra. Marina Angsell (Suecia) como Vicepresidenta, para 2014.

14 OTROS ASUNTOS

14.1 El Comité tomó nota de que aunque no se habían presentado documentos en relación con este punto del orden del día, el Comité había examinado, en relación con este punto del orden del día, el documento FAL 38/2/2 (Dinamarca), en el que se destaca el punto de vista del usuario final con respecto a las cargas administrativas en el mar, y para evaluar si la regla funciona en la práctica. El Comité manifestó su agradecimiento por la presentación de Dinamarca,* que expuso con dinamismo la sobrecarga burocrática y los problemas a los que se enfrenta un capitán cuando un buque hace escala en un puerto.

14.2 El Comité examinó el proyecto de resolución de la Asamblea acordado por el FSI 21 sobre la notificación y distribución de información por medio del GISIS. En dicha resolución se fomenta la utilización del GISIS para mejorar la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, en particular con respecto a la mejora del volumen de notificaciones, la utilización eficaz de la tecnología de la información y de las comunicaciones, con la posibilidad añadida de reducir la carga administrativa. Además, constituye un medio por el que los Gobiernos o Partes Contratantes pueden cumplir las prescripciones de notificación obligatorias, y facilita la distribución de notificaciones conexas por parte de la Organización.

14.3 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el anexo 6, y tomó nota de que, durante el presente periodo de sesiones, dentro del punto 6 del orden del día, el Comité había acordado que al facilitar a la Organización la información en virtud del artículo VIII del Convenio, sería preferible que se hiciese en formato electrónico, y no en papel.

15 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

15.1 Se invita a la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, a que examine y adopte el proyecto de resolución de la Asamblea sobre notificación y distribución mediante el sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) (párrafo 14.2 y anexo 6).

15.2 Se invita al Consejo, en su 110º periodo de sesiones ordinario, a que:

- .1 examine el informe del 38º periodo de sesiones del Comité de facilitación y, de conformidad con el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI, lo transmita, con sus comentarios y recomendaciones, a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones;
- .2 decida sobre cuál es la opción preferida para el examen de la adopción de las enmiendas al anexo del Convenio de facilitación que surjan del examen general del Convenio de facilitación (párrafos 4.22 a 4.25);
- .3 tome nota de las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación (FAL.3/Circ.209), y examine si las mejoras de redacción hechas en el FAL 38 podrían incluirse en alguna revisión de la resolución A.1013(26) de la Asamblea (párrafos 11.3 a 11.5);

* Esta presentación puede descargarse en la siguiente dirección: [http://www.dma.dk/news/Sider/Danish presentationgavefoodforthought.aspx](http://www.dma.dk/news/Sider/Danish%20presentationgavefoodforthought.aspx).

- .4 tome nota del informe sobre el estado de los resultados previstos para el bienio 2012-2013 (párrafo 12.9 y anexo 3);
 - .5 tome nota del orden del día posbienio actualizado del Comité de facilitación (párrafo 12.11 y anexo 4); y
 - .6 refrende las propuestas para el plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2014-2015, por lo que respecta al Comité de facilitación (párrafo 12.13 y anexo 5).
- 15.3 Se invita al Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones, a que:
- .1 tome nota de los debates y el acuerdo sobre el permiso de tierra (párrafos 4.30 y 4.37 a 4.38);
 - .2 tome nota de las deliberaciones relativas a la posible armonización de prescripciones para la transmisión de información previa a la llegada y a la salida dentro del Marco normativo SAFE de la OMA, y transforme la pertinente práctica recomendada FAL en norma (párrafo 4.36);
 - .3 apruebe la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques (párrafos 5.2 y .42 y anexo 1);
 - .4 examine la circular FAL.5/Circ.39: "Directrices provisionales sobre el uso de versiones impresas de certificados electrónicos", y asesore al FAL 39 acerca de cualquier adición o enmienda necesaria (párrafos 5.38 a 5.40);
 - .5 tome nota de que el número de incidentes con polizones no ha descendido de forma significativa y que es necesario desarrollar más actividades de cooperación técnica para reducir el número de polizones mediante la mejora de las medidas de protección dentro de los puertos de dichos países (párrafos 6.18 a 6.23);
 - .6 tome nota de la decisión de ampliar hasta 2014 la fecha prevista para la ultimación del resultado previsto: "Elaboración de medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar" (párrafo 6.41);
 - .7 tome nota de la necesidad de facilitar la información solicitada en la circular MSC-FAL.1/Circ.2 sobre el PPPA, y de la decisión de volver a examinar este tema en el FAL 39 (párrafo 7.15);
 - .8 tome nota de la circular FAL.6/Circ.16: "Directrices sobre medidas para mejorar la recuperación del comercio marítimo en lo tocante al sistema de la cadena de suministro mundial y de transporte por mar" (párrafo 7.16); y
 - .9 tome nota de las Directrices revisadas del Comité sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación (FAL.3/Circ.209), y examine si las mejoras en la redacción introducidas en el FAL 38 podrían incluirse en la circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2 (párrafos 11.3 a 11.5).

15.4 Se invita al Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones, a que:

- .1 apruebe la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques (párrafos 5.4 y 5.42 y anexo 1);
- .2 examine la circular FAL.5/Circ.39 sobre directrices provisionales sobre el uso de versiones impresas de certificados electrónicos, e informe al FAL 39 de cualquier adición o enmienda necesaria (párrafos 5.38 a 5.40); y
- .3 tome nota de las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación (FAL.3/Circ.209), y examine si las mejoras en la redacción introducidas en el FAL 38 podrían incluirse en la circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2 (párrafos 11.3 a 11.5).

15.5 Se invita al Comité jurídico, en su 101º periodo de sesiones, a que:

- .1 tome nota de los debates y el acuerdo sobre el permiso de tierra (párrafos 4.30, 4.37 y 4.38); y
- .2 tome nota de las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación (FAL.3/Circ.209), y examine si las mejoras en la redacción introducidas en el FAL 38 podrían incluirse en la circular LEG.1/Circ.7 (párrafos 11.3 a 11.5).

15.6 Se invita al Comité de protección del medio marino, en su 63º periodo de sesiones, a que:

- .1 tome nota de la aprobación de las prioridades temáticas para el PICT correspondientes al bienio 2014-2015 y a que adopte las medidas que estime oportunas (párrafos 9.7 y 9.8);
- .2 examine la conveniencia de elaborar, en colaboración con el Comité FAL, un documento en torno al tema "Convenio de facilitación: cómo llevarlo a la práctica" (párrafo 9.9);
- .3 tome nota de la decisión adoptada en el FAL 38 de enmendar el título del punto del orden del día "Cooperación y asistencia técnicas" por "Actividades de cooperación técnica relacionadas con la facilitación del tráfico marítimo" (párrafo 9.11); y
- .4 tome nota de las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación (FAL.3/Circ.209), y examine si las mejoras en la redacción introducidas en el FAL 38 deberían incluirse en la circular TC.1/Circ.66 (párrafos 11.3 a 11.5).

15.7 Se invita al Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (Subcomité DSC), en su 18º periodo de sesiones, a que:

- .1 informe de la propuesta realizada en el documento FAL 38/4/1 (IVODGA), relativa a las enmiendas al manifiesto de mercancías peligrosas (párrafos 4.20, 4.21 y 4.39); y

- .2 tome nota de la decisión adoptada en el FAL 38 relativa a la facilitación de las expediciones de mercancías peligrosas (párrafo 8.10).

15.8 Se invita al Subcomité de normas de formación y guardia (Subcomité STW), en su 45^o periodo de sesiones, a que tome nota de las discusiones sobre la formación del personal de amarre (párrafos 8.12 a 8.17).

ANEXO 1

FAL.2/Circ.127
MEPC.1/Circ.[...]
MSC.1/Circ.[...]
[..... de 2013]

**LISTA REVISADA DE LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE
HAN DE LLEVARSE A BORDO DE LOS BUQUES, 2013**

1 El Comité de Facilitación, en su 38º periodo de sesiones (8 a 12 de abril de 2013), el Comité de Protección del Medio Marino, en su [65º periodo de sesiones (13 a 17 de mayo de 2013)] y el Comité de Seguridad Marítima, en su [92º periodo de sesiones (12 a 21 de junio de 2013)], aprobaron la lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, 2013, la cual figura en el anexo.

2 Esta labor se efectuó de conformidad con lo dispuesto en la sección 2 del anexo del Convenio de Facilitación sobre las formalidades relativas a la llegada, la permanencia y la salida de los buques exigidas a los propietarios de buques por las autoridades públicas. Se insiste en que no se debe entender que estas disposiciones significan que se excluye que las autoridades competentes puedan exigir, a efectos de inspección, determinados certificados y otros documentos del buque relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad, dotación, clasificación y otras cuestiones conexas.

3 Debido a las enmiendas introducidas en los instrumentos pertinentes desde la publicación de la circular FAL.2/Circ.123-MEPC/Circ.769-MS/Circ.1409, se ha revisado la lista para tomar en consideración las disposiciones pertinentes de las enmiendas antedichas.

4 En esta circular solamente se enumeran los certificados y documentos prescritos en virtud de los instrumentos de la OMI y no se incluyen certificados o documentos prescritos por otras organizaciones internacionales o autoridades gubernamentales.

5 Esta circular no debería utilizarse en el ámbito de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto, en las cuales debería hacerse referencia a las prescripciones derivadas de los convenios.

6 Se invita a los Gobiernos Miembros a tomar nota de la información facilitada en el anexo y adoptar las medidas que estimen oportunas.

7 La presente circular sustituye a la circular FAL.2/Circ.123-MEPC/Circ.769-MS/Circ.1409.

* * *

ANEXO

CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO DE LOS BUQUES

(Nota: Todos los certificados que se lleven a bordo han de ser válidos y estar redactados siguiendo el modelo que figure en el convenio o instrumento internacional pertinente.)

Nº	Contenido	Referencia
1	Todos los buques a los que se aplica el convenio al que se hace referencia	
	Certificado internacional de arqueo (1969) Se expedirá un Certificado internacional de arqueo (1969) a todo buque cuyos arqueos bruto y neto hayan sido determinados conforme a las disposiciones del Convenio.	Convenio de Arqueo, artículo 7
	Certificado internacional de francobordo A todo buque que haya sido inspeccionado y marcado de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o del Convenio modificado por su Protocolo de 1988, según proceda, le será expedido un Certificado internacional de francobordo conforme a las disposiciones del Convenio.	Convenio de Líneas de Carga, artículo 16; Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga, artículo 16
	Certificado internacional de exención relativo al francobordo A todo buque al que se haya concedido una exención en virtud de las disposiciones del artículo 6 del Convenio de Líneas de Carga, o del Convenio modificado por su Protocolo de 1988, según proceda, le será expedido un Certificado internacional de exención relativo al francobordo.	Convenio de Líneas de Carga, artículo 6; Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga, artículo 16
	Expediente técnico del revestimiento Se conservará a bordo y se mantendrá a lo largo de la vida del buque un expediente técnico del revestimiento en el que se incluyan las especificaciones del sistema de revestimiento aplicado a los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y a los espacios del doble forro en el costado de los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, así como el registro de la labor de revestimiento del astillero y del propietario del buque, y criterios detallados para la selección del revestimiento, las especificaciones de la labor, la inspección, el mantenimiento y las reparaciones.	SOLAS 1974, regla II-1/3-2; Norma de rendimientos de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros (resolución MSC.215(82))
	Planos de construcción A bordo de los buques construidos el 1 de enero de 2007 o posteriormente, se mantendrá una serie de planos de construcción del buque acabado en los que se indique cualquier modificación estructural posterior.	SOLAS 1974, regla II-1/3-7; MSC/Circ.1135: "Planos de construcción del buque acabado que se mantendrán a bordo y en tierra"

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Expediente de construcción del buque Se mantendrá un expediente de construcción del buque con información específica en los petroleros de eslora igual o superior a 150 m y en los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, construidos con una sola cubierta, tanques laterales superiores y tanques laterales tipo tolva en los espacios de carga, excluyendo los mineraleros y los buques de carga combinados:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 cuyos contratos de construcción se adjudiquen el 1 de julio de 2016 o posteriormente; .2 en ausencia de un contrato de construcción, cuyas quillas se coloquen o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2017 o posteriormente; o .3 cuya entrega tenga lugar el 1 de julio de 2020 o posteriormente, caso en el cual deberán llevar a bordo un expediente de construcción del buque que contenga información de conformidad con las reglas y las directrices, <p>el cual será actualizado según proceda a lo largo de la vida del buque a fin de facilitar su funcionamiento en condiciones de seguridad, su mantenimiento, inspección y reparación y la adopción de las medidas de emergencia.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-1/3-10; circular MSC.1/Circ.1343: "Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque"</p>
	<p>Cuadernillo de estabilidad sin avería Todo buque de pasaje, sean cuales fueren sus dimensiones, y todo buque de carga de eslora igual o superior a 24 m será sometido, ya terminada su construcción, a una prueba destinada a determinar los elementos de su estabilidad. Se facilitará al capitán un cuadernillo de estabilidad con toda la información necesaria que le permita de modo rápido y sencillo disponer de una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en las diferentes condiciones de servicio a fin de poder mantener la estabilidad necesaria, tanto sin avería como después de avería. Cuando se trate de graneleros, la información que debe figurar en el cuadernillo de granelero podrá incluirse en el cuadernillo de estabilidad.</p>	<p>SOLAS 1974, reglas II-1/5 y II-1/5-1; Convenio de Líneas de Carga; Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga, regla 10</p>
	<p>Planos y cuadernillos de lucha contra averías En los buques de pasaje y en los buques de carga se exhibirán permanentemente planos que indiquen claramente para cada cubierta y bodega los límites de los compartimientos estancos, sus aberturas y respectivos medios de cierre con la posición de sus correspondientes mandos, así como los medios para corregir cualquier escora producida por inundación. Además se facilitarán a los oficiales del buque cuadernillos que contengan la mencionada información.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-1/19; MSC.1/Circ.1245</p>
	<p>Documento relativo a la dotación mínima de seguridad Todo buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo I del Convenio estará provisto de un documento adecuado relativo a la dotación de seguridad, o equivalente, expedido por la Administración como prueba de que lleva la dotación mínima de seguridad.</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/14.2</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Manual de formación de seguridad contra incendios El manual de formación estará escrito en el idioma de trabajo del buque y habrá uno en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación. El manual incluirá las instrucciones y la información exigidas en la regla II-2/15.2.3.4. Cualquier parte de esta información se podrá proporcionar con medios audiovisuales en vez de con el manual.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-2/15.2.3</p>
	<p>Plano/folleto de lucha contra incendios Habrá expuestos permanentemente, para orientación de los oficiales, planos de disposición general que muestren claramente respecto de cada cubierta los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios y detalles acerca de los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios, los dispositivos extintores, etc. En lugar de esto, si la Administración lo juzga oportuno, los pormenores que anteceden podrán figurar en un folleto, del que se facilitará un ejemplar a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio que se introduzca se anotará en ellos tan pronto como sea posible. Se guardará permanentemente un duplicado de los planos de lucha contra incendios o un folleto que contenga dichos planos en un estuche estanco a la intemperie fácilmente identificable, situado fuera de la caseta, para ayuda del personal de tierra encargado de la lucha contra incendios.</p>	<p>SOLAS 1974, reglas II-2/15.2.4 y II-2/15.3.2</p>
	<p>Registro de la formación y ejercicios a bordo Los ejercicios de lucha contra incendios se realizarán y registrarán de conformidad con lo dispuesto en las reglas III/19.3 y III/19.5.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-2/15.2.2.5</p>
	<p>Manual de seguridad contra incendios El manual de seguridad contra incendios incluirá la información y las instrucciones necesarias para la explotación del buque y la manipulación de la carga sin riesgos en relación con la seguridad contra incendios. El manual estará escrito en el idioma de trabajo del buque y habrá uno en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación. Este manual podrá combinarse con los manuales de formación de seguridad contra incendios prescritos en la regla II-2/15.2.3.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-2/16.2</p>
	<p>Plan de mantenimiento El plan de mantenimiento abarcará la información necesaria sobre los sistemas de prevención de incendios y sistemas y dispositivos de lucha contra incendios, como prescribe la regla II-2/14.2.2. En la regla II-2/14.4 figuran prescripciones adicionales para los buques tanque.</p>	<p>SOLAS 1974, reglas II-2/14.2.2 y II-2/14.4</p>
	<p>Manual de formación El manual de formación, que podrá comprender varios volúmenes, contendrá instrucciones e información, fácilmente comprensibles e ilustradas siempre que sea posible, relativas a los dispositivos de salvamento del buque y a los métodos óptimos de supervivencia. Cualquier parte de esa información podrá facilitarse en forma de medios audiovisuales en lugar de figurar en el manual.</p>	<p>SOLAS 1974, regla III/35</p>
	<p>Cartas y publicaciones náuticas Las cartas y publicaciones náuticas que se precisen para el viaje previsto serán las apropiadas y estarán actualizadas. Se podrá aceptar un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) para cumplir esta obligación de llevar cartas náuticas.</p>	<p>SOLAS 1974, reglas V/19.2.1.4 y V/27</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Código Internacional de Señales y un ejemplar del volumen III del Manual IAMSAR Todo buque que deba contar con una instalación radioeléctrica llevará el Código Internacional de Señales. Todos los buques llevarán un ejemplar actualizado del volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR).</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/21</p>
	<p>Registro de las actividades relacionadas con la navegación A bordo de todos los buques que efectúen viajes internacionales se mantendrá un registro de las actividades relacionadas con la navegación y de los incidentes, incluidos los ejercicios y las pruebas antes de zarpar. Si no se registra en el diario de navegación del buque, dicha información se conservará por cualquier otro medio que apruebe la Administración.</p>	<p>SOLAS 1974, reglas V/26 y V/28.1</p>
	<p>Cuadernillo de maniobras Para uso del capitán o del personal designado al efecto habrá a bordo información, registrada en pruebas, acerca de los tiempos de parada del buque y de las correspondientes caídas de proa y distancias recorridas y, en el caso de buques de hélices múltiples, los resultados de pruebas que permitan determinar la aptitud de éstos para navegar y maniobrar con una o más hélices inactivas.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-1/28</p>
	<p>Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) Los buques que transporten hidrocarburos o combustible líquido, según se definen éstos en la regla 1 del Anexo 1 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, dispondrán de hojas informativas sobre la seguridad de los materiales, basadas en las recomendaciones elaboradas por la Organización, previamente al embarque de dichos hidrocarburos como carga a granel o a la toma del combustible líquido.</p>	<p>SOLAS 1974, regla VI/5-1; resolución MSC.286(86)</p>
	<p>Informe sobre la prueba del SIA El sistema de identificación automático (SIA) se someterá a una prueba anual, que será realizada por un inspector aprobado o en una instalación de prueba o de servicio aprobada. Se conservará a bordo del buque una copia del informe sobre la prueba, que debería ajustarse al modelo de formulario que figura en el anexo de la circular MSC.1/Circ.1252.</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/18.9; circular MSC.1/Circ.1252</p>
	<p>Títulos de capitán, oficial o marinero Se expedirán títulos de capitán, oficial o marinero a los aspirantes que, de acuerdo con criterios que la Administración juzgue satisfactorios, reúnan los requisitos necesarios en cuanto a periodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes de conformidad con lo dispuesto en el Código de Formación adjunto al anexo del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. Los modelos de títulos figuran en la sección A-I/2 del Código de Formación. Los títulos deberán estar disponibles en su forma original a bordo del buque en el que el titular esté prestando servicio.</p>	<p>Convenio de Formación 1978, artículo VI, regla I/2; Código de Formación, sección A-I/2</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Registro de horas de descanso Se mantendrán a bordo registros de las horas diarias de descanso de la gente de mar.</p>	<p>Código de Formación, sección A-VIII/1; Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006; Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (Convenio Nº 180); Directrices OMI/OIT para la elaboración de un cuadro en el que se indique la organización del trabajo a bordo y de formatos para registrar las horas de trabajo o de descanso de la gente de mar</p> <p><i>Nota: El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, entrará en vigor el 20/08/2013.</i></p>
	<p>Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 y demás buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio MARPOL se les expedirá, una vez reconocidos de acuerdo con las disposiciones de la regla 6 del Anexo I del Convenio MARPOL, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. El certificado irá acompañado de un Registro de construcción y equipo de buques no petroleros (modelo A) o un Registro de construcción y equipo de petroleros (modelo B), según proceda.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, regla 7</p>
	<p>Libro registro de hidrocarburos Todos los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 y todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que no sean petroleros estarán provistos de un Libro registro de hidrocarburos, Parte I (Operaciones en los espacios de máquinas). Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 llevará también a bordo un Libro registro de hidrocarburos, Parte II (Operaciones de carga y lastrado).</p>	<p>MARPOL, Anexo I, reglas 17 y 36</p>
	<p>Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 llevará a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, regla 37; resolución MEPC.54(32) enmendada por la resolución MEPC.86(44)</p>
	<p>Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias A todo buque que esté sujeto a las disposiciones del Anexo IV del Convenio MARPOL y que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o de renovación realizado de acuerdo con las disposiciones de la regla 4 de dicho anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.</p>	<p>MARPOL, Anexo IV, regla 5; MEPC/Circ.408</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Plan de gestión de basuras Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 100 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir.</p>	MARPOL, Anexo V, regla 10; resolución MEPC.71(38); circular MEPC/Circ.317
	<p>Libro registro de basuras Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, y toda plataforma fija o flotante empleada en la exploración y explotación del fondo marino llevará un Libro registro de basuras.</p>	MARPOL, Anexo V, regla 10
	<p>Sistema registrador de datos de la travesía – Documento de cumplimiento El sistema registrador de datos de la travesía, incluidos todos los sensores, se someterá a una prueba anual de funcionamiento. Dicha prueba se realizará en una instalación de prueba o de servicio a fin de verificar la precisión, duración y posibilidad de recuperación de los datos registrados. Además, se llevarán a cabo pruebas e inspecciones para determinar el estado de servicio de todas las envueltas protectoras y todos los dispositivos instalados para ayudar a localizar el registrador. Se conservará a bordo del buque una copia del certificado de cumplimiento expedido por la instalación de prueba en la que se indique la fecha de cumplimiento y las normas de funcionamiento aplicables.</p>	SOLAS 1974, regla V/18.8
	<p>Manual de sujeción de la carga Todas las cargas que no sean cargas sólidas o líquidas a granel, las unidades de carga y las unidades de transporte, se cargarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques con espacios de carga rodada, según éstos se definen en la regla II-2/3.41, la sujeción de tales cargas, unidades de carga y unidades de transporte, de conformidad con el Manual de sujeción de la carga, se efectuará antes de que el buque salga del muelle. Todos los tipos de buques dedicados al transporte de cargas que no sean de sólidos o líquidos a granel deben llevar un Manual de sujeción de la carga, cuyas normas serán como mínimo equivalentes a las de las directrices elaboradas por la Organización.</p>	SOLAS 1974, reglas VI/5.6 y VII/5; MSC.1/Circ.1353
	<p>Documento de cumplimiento Se expedirá un documento de cumplimiento a cada compañía que cumpla las prescripciones del Código IGS. Se conservará a bordo una copia de dicho documento.</p>	SOLAS 1974, regla IX/4; Código IGS, párrafo 13
	<p>Certificado de gestión de la seguridad La Administración o una organización reconocida por ella expedirá a cada buque un Certificado de gestión de la seguridad. Antes de expedir dicho certificado, la Administración o la organización reconocida por ella verificará que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.</p>	SOLAS 1974, regla IX/4; Código IGS, párrafo 13

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Certificado internacional de protección del buque o Certificado internacional de protección del buque provisional La Administración o una organización reconocida por ella expedirá a cada buque un certificado internacional de protección del buque para verificar que éste cumple las disposiciones de protección marítima del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP. En virtud de lo dispuesto en la parte A, sección 19.4, del Código PBIP se puede expedir un Certificado provisional.</p>	<p>SOLAS 1974, regla XI-2/9.1.1; Parte A del Código PBIP, sección 19 y apéndices</p>
	<p>Plan de protección del buque y registros conexos Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la parte A del Código PBIP. Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 formación, ejercicios y prácticas; .2 amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima; .3 fallos en la protección; .4 cambios en el nivel de protección; .5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque; .6 auditorías internas y revisiones de las actividades de protección; .7 revisión periódica de la evaluación de la protección del buque; .8 revisión periódica del plan de protección del buque; .9 implantación de las enmiendas al plan; y .10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque. 	<p>SOLAS 1974, regla XI-2/9; Parte A del Código PBIP, secciones 9 y 10</p>
	<p>Registro sinóptico continuo Todos los buques a los que se aplica el capítulo I del Convenio dispondrán de un registro sinóptico continuo. Este registro proporciona a bordo un historial del buque referido a la información contenida en él.</p>	<p>SOLAS 1974, regla XI-1/5</p>
	<p>Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante A los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se les expedirá, tras la inspección y reconocimientos correspondientes, un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante junto con un registro de sistemas antiincrustantes.</p>	<p>Convenio AFS, regla 2 1) del anexo 4</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Declaración relativa al sistema antiincrustante Todo buque de eslora igual o superior a 24 metros y de arqueado bruto inferior a 400 que efectúe viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, llevará una Declaración firmada por el propietario o su agente autorizado. Tal Declaración llevará adjunta la documentación oportuna (por ejemplo, un recibo de pintura o una factura de un contratista) o contendrá el refrendo correspondiente.</p>	<p>Convenio AFS, regla 5 1) del anexo 4</p>
	<p>Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica Se expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica a los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1997, así como a todo buque de arqueado igual o superior a 400 que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes y a las plataformas y torres de perforación que realicen viajes a aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de otras Partes en el Protocolo de 1997.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 6</p>
	<p>Certificado internacional de eficiencia energética del buque Se expedirá un Certificado internacional de eficiencia energética del buque una vez que se realice un reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del presente Anexo, de todo buque de arqueado bruto o superior a 400 antes de que el buque pueda realizar viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 6</p>
	<p>Libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono Todo buque sujeto a la regla 6.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL que tenga sistemas recargables que contienen sustancias que agotan la capa de ozono mantendrá un libro registro de tales sustancias.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 12.6</p>
	<p>Procedimiento y Libro registro del cambio de fueloil (registro de cambio de combustible) Los buques que utilicen fueloil de distintos tipos para cumplir lo prescrito en la regla 14.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que entren en una zona de control de las emisiones o salgan de ella llevarán un procedimiento por escrito en el que se muestre cómo debe realizarse el cambio de fueloil. Se anotarán en el libro registro prescrito por la Administración, el volumen de fueloil con bajo contenido de azufre de cada tanque, así como la fecha, la hora y la situación del buque, cuando se lleve a cabo una operación de cambio de fueloil antes de entrar en una zona de control de las emisiones o se inicie tal operación al salir de ella.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 14.6</p>
	<p>Manual de instrucciones del fabricante para los incineradores Los incineradores instalados de conformidad con lo prescrito en la regla 16.6.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL dispondrán de un manual de instrucciones del fabricante, que se guardará junto con la unidad.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 16.7</p>
	<p>Nota de entrega de combustible y muestra representativa La nota de entrega de combustible y la muestra representativa del fueloil entregado se mantendrán a bordo de conformidad con lo prescrito en las reglas 18.6 y 18.8.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, reglas 18.6 y 18.8.1</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, excluyendo las plataformas (UFA e ISPAD inclusive) y plataformas de perforación, independientemente de su propulsión, llevarán a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEP). Dicho plan podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS).</p>	MARPOL, Anexo VI, regla 22; circular MEPC.1/Circ.795
	<p>Expediente técnico del EEDI Aplicable a buques que pertenezcan a una o más categorías de las reglas 2.25 a 2.35 del Anexo VI del Convenio MARPOL.</p>	MARPOL, Anexo VI, regla 20
	<p>Expediente técnico Todo motor diésel marino instalado a bordo de un buque estará provisto de un expediente técnico. El expediente técnico será preparado por el solicitante de la certificación del motor y aprobado por la Administración, y acompañará al motor durante toda su vida útil a bordo de un buque. El expediente técnico contendrá la información especificada en el párrafo 2.4.1 del Código Técnico sobre los NO_x.</p>	Código Técnico sobre los NO _x , párrafo 2.3.4
	<p>Libro registro de los parámetros del motor Cuando se utilice el método de verificación de los parámetros del motor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.2 del Código Técnico sobre los NO_x para verificar el cumplimiento en el caso de que se lleven a cabo ajustes o modificaciones del motor después de su certificación previa, tales ajustes o modificaciones se consignarán en el registro de los parámetros del motor.</p>	Código Técnico sobre los NO _x , párrafo 2.3.7
	<p>Certificado de exención¹ Cuando a un buque le sea concedida una exención en virtud de lo dispuesto en el Convenio SOLAS 1974, y de conformidad con ellas, se le expedirá un certificado llamado "Certificado de exención", además de los certificados enumerados <i>supra</i>.</p>	SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
	<p>Informe de la prueba de conformidad de la LRIT La Administración, o el proveedor de servicios de aplicaciones (ASP) que haya llevado a cabo la prueba actuando en nombre de la Administración, deberá expedir, una vez que se haya superado la prueba, un informe de la prueba de conformidad, con arreglo al modelo que figura en el apéndice 2 de la circular MSC.1/Circ.1307.</p>	SOLAS 1974, regla V/19-1; MSC.1/Circ.1307
	<p>Informe sobre el estudio de ruidos Aplicable a buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 1 600, excepto naves de sustentación dinámica, naves de gran velocidad, buques pesqueros, gabarras de tendido de tuberías, gabarras grúa, unidades móviles de perforación mar adentro, yates de recreo no dedicados al tráfico comercial, buques de guerra y buques para transporte de tropas, buques carentes de propulsión mecánica, gabarras de hincas de pilotes y dragas.</p> <p>Siempre se llevará a bordo un informe sobre el estudio del ruido, y estará a disposición de la tripulación.</p> <p>Para buques existentes, véase la sección "Otros certificados y documentos que no son obligatorios – Niveles de ruido" (resolución A.468(XII)).</p>	SOLAS 1974, regla II-1/3-12; Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, sección 4.3

¹ Las circulares SLS.14/Circ.115 y SLS.14/Circ.115/Add.1, Add.2 y Add.3 se refieren a la expedición de los certificados de exención.

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Planes y procedimientos específicos para el rescate de personas del agua Todos los buques tendrán planes y procedimientos específicos para el rescate de personas del agua. Los buques construidos antes del 1 de julio de 2014 cumplirán esta prescripción a más tardar cuando se efectúe el primer reconocimiento intermedio o el primer reconocimiento de renovación del equipo de seguridad después del 1 de julio de 2014, si éste es anterior.</p> <p>Se considerará que los buques de pasaje de transbordo rodado que se ajustan a lo dispuesto en la regla III/26.4 cumplen la presente regla.</p> <p>Los planes y procedimientos deberían considerarse parte de la preparación para situaciones de emergencia prescrita en el párrafo 8 de la parte A del Código IGS.</p>	<p>SOLAS 1974, regla III/17-1; resolución MSC.346(91); circular MSC.1/Circ.1447</p> <p><i>Nota: Se prevé que las antedichas prescripciones obligatorias entren en vigor el 1/7/2014</i></p>
2	<p>Además de los certificados enumerados en la sección 1, los buques de pasaje llevarán lo siguiente:</p>	
	<p>Certificado de seguridad para buque de pasaje A todo buque de pasaje que cumpla las prescripciones de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras la inspección y el reconocimiento, un certificado llamado Certificado de seguridad para buque de pasaje. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo P).</p>	<p>SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12</p>
	<p>Certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales, Certificado para buques de pasaje en tráficos especiales (espacios habitables) Se expedirá un certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales, en virtud de las disposiciones del Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971. Se expedirá un Certificado para buques de pasaje en tráficos especiales (espacios habitables) en virtud de las disposiciones del Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973.</p>	<p>Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971, regla 5</p> <p>Protocolo sobre espacios habitables, 1973, regla 5</p>
	<p>Plan de colaboración sobre búsqueda y salvamento Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I del Convenio tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia.</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/7.3</p>
	<p>Lista de las limitaciones operacionales Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I del Convenio conservarán a bordo una lista de todas las limitaciones operacionales, la cual comprenderá las exenciones con respecto a cualesquiera de las reglas del Convenio SOLAS, restricciones relativas a las zonas de operaciones, restricciones meteorológicas, restricciones relativas al estado de la mar, restricciones relativas a la carga autorizada, el asiento, la velocidad y cualquier otra limitación, ya sea impuesta por la Administración o establecida durante el proyecto o la construcción del buque.</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/30</p>
	<p>Sistema de ayuda para la toma de decisiones por los capitanes En el puente de navegación de todos los buques de pasaje habrá un sistema de ayuda para la gestión de emergencias.</p>	<p>SOLAS 1974, regla III/29</p>

Nº	Contenido	Referencia
3	Además de los certificados enumerados en la sección 1, los buques de carga llevarán lo siguiente:	
	<p>Certificado de seguridad de construcción para buque de carga A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que, sometido a reconocimiento, satisfaga lo estipulado a este fin para buques de carga en la regla 10 del capítulo I del Convenio SOLAS 1974, además de las prescripciones aplicables de los capítulos II-1 y II-2, sin que entren aquí las relativas a los dispositivos de extinción de incendios y a los planos de lucha contra incendios, se le expedirá un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.</p>	SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
	<p>Certificado de seguridad del equipo para buque de carga A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III y V y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo E).</p>	SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
	<p>Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 con una instalación radioeléctrica, incluidas las que se utilizan en los dispositivos de salvamento, que cumpla las prescripciones del capítulo IV y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo R).</p>	SOLAS 1974, regla I/12, modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
	<p>Certificado de seguridad para buque de carga A todo buque de carga que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988, se le podrá expedir, tras un reconocimiento, un Certificado de seguridad para buque de carga, en lugar del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo C).</p>	Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
	<p>Documento de autorización para el transporte de grano y manual de carga de grano A todo buque cargado de conformidad con las reglas del Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel le será expedido un documento de autorización. Este documento acompañará o se incorporará al manual de carga de grano facilitado para que el capitán pueda cumplir las prescripciones de estabilidad del Código.</p>	SOLAS 1974, regla VI/9; Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel, sección 3
	<p>Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos A cada buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia. Este certificado lo extenderá o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque, después de establecer que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1 del artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil.</p>	Convenio de Responsabilidad Civil 1969, artículo VII

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques</p> <p>A cada buque de arqueo bruto superior a 1 000 se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que se da cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1 del artículo 7. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, la autoridad competente del Estado de matrícula del buque expedirá o refrendará dicho certificado; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. Un Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado al que se hace referencia en el párrafo 2.</p>	<p>Convenio sobre el Combustible de los Buques, 2001, artículo 7</p>
	<p>Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos</p> <p>A cada buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, tras haber establecido la autoridad competente de un Estado Contratante que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el artículo VII, párrafo 1, del Convenio. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Contratante, extenderá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; por lo que respecta a un buque que no esté matriculado en un Estado Contratante lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Contratante.</p>	<p>Convenio de Responsabilidad Civil 1992, artículo VII</p>
	<p>Archivo de informes sobre reconocimientos del programa mejorado</p> <p>Los graneleros y los petroleros tendrán un archivo de informes sobre reconocimientos y documentos complementarios que se ajusten a lo dispuesto en los párrafos 6.2 y 6.3 de los anexos A y B de la resolución A.744(18): "Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros".</p> <p>Nota: véanse las prescripciones relativas al archivo de informes sobre reconocimientos y a los documentos complementarios para los graneleros y petroleros a los que se hace referencia en los párrafos 6.2 y 6.3 del anexo A/anexo B, parte A/parte B del Código ESP 2011</p>	<p>SOLAS 1974, regla XI-1/2; resolución A.744(18)</p> <p><i>Nota: Se espera que el Código ESP 2011 entre en vigor el 1/1/2014 y sustituya a la resolución A.744(18)</i></p>
	<p>Libro registro del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre</p> <p>A reserva de lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 de la regla 3 del Anexo I del Convenio MARPOL, todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 estará equipado con un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo de la descarga en litros por milla marina y la cantidad total descargada, o del contenido de hidrocarburos y régimen de descarga. Este registro indicará la hora y fecha, conservándose esta información durante tres años por lo menos.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, regla 31</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Manual de operaciones de los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos A todo petrolero con un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se le facilitarán instrucciones relativas al funcionamiento del sistema de conformidad con un manual de operaciones aprobado por la Administración.</p>	MARPOL, Anexo I, regla 31; resolución A.496(XII); resolución A.586(14); resolución MEPC.108(49)
	<p>Información sobre la carga El expedidor facilitará al capitán o a su representante información apropiada, que se confirmará por escrito, sobre la carga con tiempo suficiente antes del embarque. En el caso de los graneleros, se deberá indicar la densidad de la carga en esta información.</p>	SOLAS 1974, reglas VI/2 y XII/10; MSC/Circ.663
	<p>Manual de acceso a la estructura del buque Esta regla es aplicable a petroleros de arqueo bruto igual o superior a 500 y a los graneleros, tal como se definen éstos en la regla IX/1, de arqueo bruto igual o superior a 20 000, construidos el 1 de enero de 2006 o posteriormente. Los medios de acceso instalados en el buque que permitan inspecciones generales y minuciosas y mediciones de espesores se describirán en un Manual de acceso a las estructura del buque, aprobado por la Administración, del cual se llevará a bordo un ejemplar actualizado.</p>	SOLAS 1974, regla II-1/3-6
	<p>Cuadernillo de granelero Para que el capitán pueda evitar que la estructura del buque sufra esfuerzos excesivos, se llevará a bordo el cuadernillo a que se hace referencia en la regla VI/7.2 del Convenio SOLAS. El cuadernillo será refrendado por la Administración, o en su nombre, de manera que indique que se cumplen las reglas 4, 5, 6 y 7 del capítulo XII del Convenio SOLAS, según proceda. Como alternativa a dicho cuadernillo separado, la información requerida podrá figurar en el cuadernillo de estabilidad sin avería.</p>	SOLAS 1974, reglas VI/7 y XII/8; Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código BLU)
	<p>Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos A todo petrolero que emplee sistemas de lavado con crudos se le proporcionará un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado en el que se detallen el sistema y el equipo y se especifiquen los procedimientos operacionales. Este Manual habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración y contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 de la regla 35 del Anexo I del Convenio MARPOL.</p>	MARPOL, Anexo I, regla 35; resolución MEPC.81(43)
	<p>Plan de evaluación del estado del buque (CAS): Declaración de cumplimiento, informe final y registro del examen La Administración expedirá una declaración de cumplimiento a todo petrolero que haya sido objeto de reconocimiento de conformidad con las prescripciones del plan de evaluación del estado del buque (CAS) y cumpla lo dispuesto en dichas prescripciones. También se llevará a bordo, junto con la declaración de cumplimiento, una copia del informe final del CAS que la Administración haya examinado para expedir la declaración de cumplimiento y una copia del registro del examen.</p>	MARPOL, Anexo I, reglas 20 y 21; resolución MEPC.94(46); resolución MEPC.99(48); resolución MEPC.112(50); resolución MEPC.131(53); resolución MEPC.155(55)
	<p>Información sobre compartimentado y estabilidad A todo petrolero al que se aplique la regla 28 del Anexo I del Convenio MARPOL se le entregará, en un formulario aprobado, la información relativa a la carga y su distribución que sea necesaria para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta regla y los datos sobre la aptitud del buque para satisfacer los criterios de estabilidad con avería definidos en esta regla.</p>	MARPOL, Anexo I, regla 28

Nº	Contenido	Referencia
	<p>Plan de operaciones de buque a buque y registros de las operaciones de buque a buque Todo petrolero que realice operaciones de buque a buque llevará a bordo un plan que estipule cómo realizar dichas operaciones (Planes de operaciones de buque a buque) a más tardar en la fecha del primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación del buque que se realice el 1 de enero de 2011 o posteriormente. El Plan de operaciones de buque a buque de cada petrolero deberá ser aprobado por su Administración y estará escrito en el idioma de trabajo del buque.</p> <p>Los registros de las operaciones de buque a buque se mantendrán a bordo durante tres años y estarán disponibles para su inspección.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, regla 41</p>
	<p>Plan de gestión de los compuestos orgánicos volátiles (COV) Todo buque tanque que transporte petróleo crudo, al que se le aplique la regla 15.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL, dispondrá a bordo de un plan de gestión de los COV que deberá aplicar.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 15.6</p>
4	<p>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3, cuando proceda, todo buque que transporte sustancias químicas nocivas líquidas a granel llevará lo siguiente:</p>	
	<p>Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (Certificado SNL) A todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel y que realice viajes a puertos o a terminales sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio MARPOL se le expedirá, tras un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 8 del Anexo II del MARPOL, un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel. Con respecto a los quimiqueros, el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel y el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, expedidos en virtud de las disposiciones del Código de Graneleros Químicos y del Código Internacional de Quimiqueros, respectivamente, tendrán la misma fuerza y gozarán del mismo reconocimiento que el Certificado SNL.</p>	<p>MARPOL, Anexo II, regla 8</p>
	<p>Libro registro de carga Todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel estará provisto de un Libro registro de carga, que podrá ser o no parte del Diario oficial de navegación, cuyo formato se especifica en el apéndice 2 del Anexo II.</p>	<p>MARPOL, Anexo II, regla 15.2</p>
	<p>Manual de procedimientos y medios Todo buque autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas a granel llevará a bordo un Manual de procedimientos y medios aprobado por la Administración.</p>	<p>MARPOL, Anexo II, regla 14; resolución MEPC.18(22)</p>
	<p>Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 que esté autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas a granel con arreglo a su certificado llevará a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración.</p>	<p>MARPOL, Anexo II, regla 17</p>

Nº	Contenido	Referencia
5	<p>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3, cuando proceda, todo buque tanque quimiquero llevará lo siguiente:</p>	
	<p>Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumpla las prescripciones pertinentes del Código de Graneleros Químicos se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, del cual figura un modelo en el apéndice del Código.</p> <p>Nota: El Código es obligatorio en virtud del Anexo II del Convenio MARPOL para los quimiqueros construidos antes del 1 de julio de 1986.</p> <p>o bien</p>	<p>Código CGrQ, sección 1.6; Código CGrQ modificado por la resolución MSC.18(58), sección 1.6</p>
	<p>Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumpla las prescripciones pertinentes del Código Internacional de Quimiqueros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, del cual figura un modelo en el apéndice del Código.</p> <p>Nota: El Código es obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 y del Anexo II del Convenio MARPOL para los quimiqueros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente.</p>	<p>Código CIQ, sección 1.5; Código CIQ modificado por las resoluciones MSC.16(58) y MEPC.40(29), sección 1.5</p>
6	<p>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3, cuando proceda, todo buque gasero llevará lo siguiente:</p>	
	<p>Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel A todo buque gasero que cumpla las prescripciones pertinentes del Código de Gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código.</p>	<p>Código de Gaseros, sección 1.6</p>
	<p>Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel A todo buque gasero que cumpla las prescripciones pertinentes del Código Internacional de Gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código.</p> <p>Nota: El Código es obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 para los gaseros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente.</p>	<p>Código CIG, sección 1.5; Código CIG modificado por la resolución MSC.17(58), sección 1.5</p>

Nº	Contenido	Referencia
7	Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, toda nave de gran velocidad llevará lo siguiente:	
	Certificado de seguridad para naves de gran velocidad A toda nave que cumpla lo prescrito en el Código NGV 1994 o el Código NGV 2000, según proceda, se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado denominado Certificado de seguridad para naves de gran velocidad.	SOLAS 1974, regla X/3; Código NGV 1994, sección 1.8; Código NGV 2000, sección 1.8
	Permiso de explotación para naves de gran velocidad A toda nave que cumpla lo prescrito en los párrafos 1.2.2 a 1.2.7 del Código NGV 1994 o del Código NGV 2000, según proceda, se le expedirá un Permiso de explotación para naves de gran velocidad.	Código NGV 1994, sección 1.9; Código NGV 2000, sección 1.9
8	Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, todo buque que transporte mercancías peligrosas llevará lo siguiente:	
	Documento de cumplimiento respecto de las prescripciones especiales para los buques que transporten mercancías peligrosas La Administración proveerá al buque de un documento apropiado en el que conste que la construcción y el equipo del buque cumplen lo prescrito en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS 1974. No será necesario certificar las mercancías peligrosas, salvo las sólidas a granel, cuando se trate de cargas de las clases 6.2 y 7 o de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.	SOLAS 1974, regla II-2/19.4
9	Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, todo buque que transporte mercancías peligrosas llevará lo siguiente:	
	Manifiesto de mercancías peligrosas o plano de estiba Todo buque que transporte mercancías peligrosas en bultos llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación establecida en el Código IMDG, indique las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Todo buque que transporte mercancías peligrosas sólidas a granel llevará una lista o un manifiesto especial que indique las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes de la salida se entregará una copia de uno de estos documentos a la persona o a la organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.	SOLAS 1974, reglas VII/4.5 y VII/7-2; MARPOL, Anexo III, regla 4
10	Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, todo buque que transporte carga de CNI llevará lo siguiente:	
	Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI Todo buque que transporte carga de CNI cumplirá las prescripciones del Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI), además de las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS, será objeto de reconocimiento y se le expedirá el Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI.	SOLAS 1974, regla VII/16; Código CNI (resolución MSC.88(71)), párrafo 1.3

Nº	Contenido	Referencia
11	Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, todo buque nuclear llevará lo siguiente:	
	Certificado de seguridad para buque nuclear de carga o Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje en lugar del Certificado de seguridad para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de pasaje, según proceda. A todo buque de propulsión nuclear se le expedirá el certificado prescrito en el capítulo VIII del Convenio SOLAS	SOLAS 1974, regla VIII/10
Otros certificados y documentos que no son obligatorios		
Buques para fines especiales		
	Certificado de seguridad de los buques para fines especiales Además de los certificados de seguridad del Convenio SOLAS especificados en el párrafo 7 del Preámbulo del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, se expedirá un Certificado de seguridad de los buques para fines especiales, previo reconocimiento efectuado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.6 del referido Código. La duración y la validez del certificado se ajustarán a las correspondientes disposiciones para los buques de carga del Convenio SOLAS 1974. Si a un buque para fines especiales cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 se le expide un certificado, en éste se hará constar en qué medida se aceptaron concesiones de conformidad con la sección 1.2 del citado Código.	Resolución A.534(13) enmendada por la circular MSC/Circ.739; Código SPS 2008 (resolución MSC.266(84)); SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
Buques de apoyo mar adentro		
	Documento de cumplimiento para buques de suministro mar adentro El documento de cumplimiento se expedirá una vez constatado que el buque cumple lo dispuesto en las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro, 2006.	Resolución MSC.235(82)
	Certificado de aptitud para los buques de apoyo mar adentro Cuando transporten esta cargas, los buques de apoyo mar adentro llevarán un Certificado de aptitud expedido en virtud de las "Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas". Si un buque de apoyo mar adentro transporta únicamente sustancias nocivas líquidas, en lugar del Certificado de aptitud antedicho se le podrá expedir un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, debidamente refrendado.	Resolución A.673(16); MARPOL, Anexo II, regla 13 4)
Sistemas de buceo		
	Certificado de seguridad para sistema de buceo La Administración o cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella, tras efectuar el reconocimiento o la inspección de un sistema de buceo, si éste cumple lo prescrito en el Código de seguridad para sistemas de buceo, expedirá el correspondiente certificado. En todo caso, la Administración debería asumir plena responsabilidad por el certificado.	Resolución A.536(13), sección 1.6

Nº	Contenido	Referencia
	Naves de pasaje sumergibles	
	<p>Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad para nave de pasaje sumergible Aplicable a naves sumergibles adaptadas para llevar pasajeros y destinadas a excursiones submarinas con una presión de aproximadamente una (1) atmósfera en los compartimientos de pasajeros.</p> <p>Un documento de proyecto y construcción expedido por la Administración debería adjuntarse al Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad.</p>	Circular MSC/Circ.981, enmendada por MSC/Circ.1125
	Naves de sustentación dinámica	
	<p>Certificado de construcción y equipo para nave de sustentación dinámica Se expedirá una vez que la nave haya sido objeto del reconocimiento efectuado de conformidad con el párrafo 1.5.1 a) del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica.</p>	Resolución A.373(X), sección 1.6
	Unidades móviles de perforación mar adentro	
	<p>Certificado de seguridad para unidades móviles de perforación mar adentro Se expedirá tras realizar el reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1979, o, en el caso de las unidades construidas el 1 de mayo de 1991 o posteriormente, de conformidad con lo dispuesto en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989.</p>	Resolución A.414(XI); sección 1.6, resolución A.649(16), sección 1.6; resolución A.649(16) modificada por la resolución MSC.38(63), sección 1.6, Código MODU 2009 (resolución A.1023(26))
	Naves de vuelo rasante	
	<p>Certificado de seguridad para naves de vuelo rasante A toda nave que cumpla lo dispuesto en las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado denominado Certificado de seguridad para naves de vuelo rasante.</p>	MSC/Circ.1054, sección 9
	<p>Permiso de explotación para naves de vuelo rasante El Permiso de explotación para naves de vuelo rasante lo expedirá la Administración para certificar el cumplimiento de las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante</p>	MSC/Circ.1054, sección 10
	Niveles de ruido	
	<p>Informe sobre el estudio de ruidos Aplicable a buques existentes a los que no se aplica la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS.</p> <p>Se deberá hacer un informe sobre el estudio de ruidos a bordo respecto de cada buque, de conformidad con el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques.</p>	Resolución A.468(XII), sección 4.3

ANEXO 2

LISTA DE LAS CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 39º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ

- 1 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 2 Examen y adopción de propuestas de enmienda al Convenio
- 3 Examen general del Convenio, incluida la armonización con otros instrumentos internacionales
- 4 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 que han de llevarse a bordo, o versiones electrónicas de éstos
- 5 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
- 6 Garantizar la protección y facilitación del comercio internacional:
 - .1 permiso de tierra y acceso a los buques
 - .2 recuperación del comercio
- 7 Interfaz buque-puerto
- 8 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la facilitación del tráfico marítimo
- 9 Relaciones con otras organizaciones
- 10 Aplicación de las Directrices del Comité
- 11 Programa de trabajo
- 12 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2015
- 13 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 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1*	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
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 Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)	Tarea continuada	ASAMBLEA	CONSEJO	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC/ Secretaría		De plazo indefinido	
1.1.2.8	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales	Tarea continuada	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	FSI/Secretaría	Secretaría		De plazo indefinido	
1.1.2.20	Declaraciones de coordinación para/de la ACNUR: personas rescatadas en el mar	Tarea continuada	MSC/FAL	COMSAR	NAV		De plazo indefinido	

* El Comité de facilitación no se reunió en 2012.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1*	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.36	Aportación de políticas u orientaciones para el OIEA: facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7, incluidos los retrasos y los rechazos	Tarea continuada	FAL	DSC			De plazo indefinido	
1.1.2.37	Aportación de políticas u orientaciones para CEPE-Naciones Unidas y CEFAC-T-Naciones Unidas: ventanilla única, facilitación del comercio y transmisión electrónica de información conexas	Tarea continuada	FAL				De plazo indefinido	
1.1.2.38	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	
1.1.2.39	Aportación de políticas u orientaciones para la OMA: ventanilla única, despacho de buques, personas y cargas y protección de la cadena de suministro	Tarea continuada	FAL				De plazo indefinido	

* El Comité de facilitación no se reunió en 2012.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1*	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.3.4.2	Examinar y actualizar el Manual explicativo del Convenio de facilitación para que refleje cualquier enmienda al anexo del Convenio de facilitación	Tarea continuada	FAL				Aplazado ¹	
2.0.1.22	Módulo del GISIS sobre las prescripciones obligatorias y no obligatorias	Anual	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Secretaría	FSI		De plazo indefinido	
2.0.2.2	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías	Tarea continuada	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC/ Secretaría		De plazo indefinido	
3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los países en desarrollo, en particular en los PEID y PMA	Tarea continuada	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC				De plazo indefinido	
3.5.1.5	Aportación al PICT en materia de facilitación del tráfico marítimo internacional	Tarea continuada	FAL				De plazo indefinido	

¹ Suprímase este resultado dado que se repite en 8.0.1.2.

* El Comité de facilitación no se reunió en 2012.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1*	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
4.0.1.7 (RNP)	Propuestas para garantizar una Organización con visión de futuro, eficiente y consciente de los costos, con una autoridad reforzada y basada en el conocimiento para el establecimiento de normas mundiales, a través del mecanismo de examen y reforma del Secretario General	2013	Secretaría	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC		De plazo indefinido	
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 del GISIS	Tarea continuada	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	Secretaría	FSI		De plazo indefinido	
4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos	Tarea continuada	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	FSI	Secretaría		De plazo indefinido	

* El Comité de facilitación no se reunió en 2012.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1*	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.1.2.2	Elaboración de medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar	2013	MSC/FAL	COMSAR	FSI		Aplazado	
6.1.1.2	Medidas para mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores	Tarea continuada	MSC/FAL				Aplazado ²	
8.0.1.1	Examen amplio del Convenio de facilitación	2013	FAL				Aplazado	
8.0.1.2	Examinar y actualizar el Manual explicativo del Convenio de facilitación para que refleje cualquier enmienda al anexo del Convenio de facilitación	Tarea continuada	FAL				Aplazado ³	
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				Aplazado ⁴	

² El FAL 38 acordó no incluirlo en el bienio 2014-2015, dado que no ha habido debates al respecto desde la aprobación del resultado en 2010-2011.

³ Se examinará después de la adopción de enmiendas que ahora se están examinando.

⁴ El FAL 38 acordó no incluirlo en el bienio 2014-2015, dado que no ha habido debates al respecto desde la aprobación del resultado en 2010-2011.

* El Comité de facilitación no se reunió en 2012.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1*	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
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				Aplazado ⁵	
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				Aplazado ⁶	
8.0.2.4	Procedimientos para el despacho de la carga y el equipaje en una instalación portuaria	2012	FAL				Aplazado ⁷	
8.0.2.5	Informes e información sobre migrantes ilegales	Tarea continuada	MSC/FAL	Secretaría			De plazo indefinido	

⁵ El FAL 38 acordó no incluirlo en el bienio 2014-2015, dado que no ha habido debates al respecto desde la aprobación del resultado en 2010-2011.

⁶ El FAL 38 acordó no incluirlo en el bienio 2014-2015, dado que no ha habido debates al respecto desde la aprobación del resultado en 2010-2011.

⁷ El FAL 38 acordó no incluirlo en el bienio 2014-2015, dado que no ha habido debates al respecto desde la aprobación del resultado en 2010-2011.

* El Comité de facilitación no se reunió en 2012.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1*	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
8.0.2.6	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 (con la OMA)	2013	FAL				Alcanzado	
8.0.3.1	Elaboración de soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica) para facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación	2012	FAL				Alcanzado ⁸	
8.0.3.2	Acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, o versiones electrónicas de éstos	2013	FAL	MSC/MEPC/ LEG	LEG/FSI		Aplazado	

⁸ El FAL 38 acordó suprimir este resultado para el bienio 2014-2015, dado que no se ha presentado ningún documento específico al respecto y los debates sobre esta cuestión pueden incluirse en 8.0.3.2.

* El Comité de facilitación no se reunió en 2012.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1*	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
8.0.4.3	Ultimada la primera parte de la consulta a las partes interesadas, segunda parte en curso; en curso el análisis de las respuestas (esto es, identificación y evaluación de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios de la OMI que se perciben como una carga)	2013	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	BLG/ COMSAR/DE/ DSC/FP/FSI/ NAV/SLF/ STW/ Secretaría		En curso	
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	MSC/MEPC/F AL/LEG/TC/ Secretaría		De plazo indefinido	
13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS y otros medios, incluidos los medios electrónicos	Tarea continuada	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Secretaría			En curso	

* El Comité de facilitación no se reunió en 2012.

ANEXO 4
ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ

Comité de facilitación (FAL)								
RESULTADOS POSBIENALES ACEPTADOS							Plazo (periodos de sesiones) Bienio (en el cual el resultado se insertó en el orden del día posbienal)	Referencias Referencia a las medidas de alto nivel
Número	Bienio (en el cual el resultado se insertó en el orden del día posbienal)	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					
2	2012-2013	8.0.1	Examen amplio del Convenio de facilitación	FAL			2	FAL 35/17, párrafo 4.16
	2010-2011	5.1.2	Elaboración de medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar	MSC/FAL	COMSAR	FSI		MSC 84/24, párrafo 22.25
59	2012-2013	5.2.1	Examen de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre	FAL			2	FAL 38/17, párrafo 8.16
60	2012-2013	8.0.1	Examen y actualización del manual explicativo del Convenio de facilitación para que refleje toda enmienda al anexo del Convenio de facilitación	FAL			2	FAL 37/17, párrafo 4.6
	2012-2013	8.0.3	Acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, o versiones electrónicas de éstos	FAL	MSC/MEPC/ LEG	LEG/FSI		FAL 37/17, anexo 5

ANEXO 5

PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2014-2015 QUE GUARDAN RELACIÓN CON LA LABOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN*

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos para 2014-2015
Categoría general: Mejora de la posición y la eficacia de la OMI			
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	1.1.2.8	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales (todos los comités, según proceda/Secretaría)
		1.1.2.20	Declaraciones de coordinación para/de la ACNUR: personas rescatadas en el mar (MSC/FAL)
		1.1.2.36	Aportación de políticas u orientaciones para el OIEA: facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7, incluidos los retrasos y los rechazos (FAL)
		1.1.2.37	Aportación de políticas u orientaciones para CEPE-Naciones Unidas y CEFACT-Naciones UNIDAS: ventanilla única, facilitación del comercio y transmisión electrónica de información conexas (FAL)
		1.1.2.38	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)
		1.1.2.39	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)

* 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 2014-2015. Los nuevos resultados previstos que actualmente no tienen número se indican como NUEVO.

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos para 2014-2015
1.1.2 (Cont.)		1.1.2.40	Aportación de política y estrategia al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo y a cualquiera de sus 30 entidades 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)
1.3.4	Fomentar las medidas de facilitación	1.3.4.1	Participación en foros internacionales pertinentes (Secretaría)
		1.3.4.2	Examinar y actualizar el Manual explicativo del Convenio de facilitación para que refleje cualquier enmienda al anexo del Convenio de facilitación (FAL)
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)
4.0.2	Elaborar, implantar, mejorar, respaldar y gestionar los sistemas de información como apoyo a una Organización basada en el conocimiento y la información	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 del GISIS (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	Implantar y 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)
5.1.2	Desarrollar y revisar las disposiciones relativas a la evacuación en condiciones de seguridad, la supervivencia, el rescate y el trato que debe darse a las personas tras un siniestro marítimo o en caso de peligro	5.1.2.2	Elaboración de medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar (MSC/FAL, COMSAR y FSI)
[5.2.1]	[Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros]		NUEVO: Examen de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre (FAL)

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos para 2014-2015
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	Examen amplio del Convenio de facilitación (FAL)
		8.0.1.2	Examinar y actualizar el Manual explicativo del Convenio de facilitación para que refleje cualquier enmienda al anexo del Convenio de facilitación (FAL)
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	Informes e información sobre migrantes ilegales (MSC/FAL)
		[8.0.2.6	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)]
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	8.0.3.1	Elaboración de soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica) para facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación (FAL)
		8.0.3.2	Acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, o versiones electrónicas de éstos (FAL/MS/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)

ANEXO 6

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

Resolución A.[...](28)
Adoptada el [...] 2013
(Punto [...] del orden del día)

NOTIFICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN MEDIANTE EL SISTEMA MUNDIAL INTEGRADO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA (GISIS)

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y el control de la contaminación del mar por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que uno de los objetivos de la Organización es garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI en todo el mundo y el cumplimiento de sus prescripciones,

RECORDANDO ASIMISMO que, desde 2004, el Plan estratégico de la Organización ha promovido la utilización eficaz de la informática y las tecnologías de las comunicaciones, así como la disponibilidad de información relativa a la seguridad y la protección del buque y la protección del medio marino, y el acceso a dicha información (es decir, la transparencia),

RECORDANDO EN PARTICULAR la resolución A.1029(26) relativa al Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), en la que se reconoció que el objeto del GISIS es, entre otras cosas, facilitar a los Estados Miembros el cumplimiento de las prescripciones de notificación, y donde se los insta a que utilicen específicamente los medios de notificación de GISIS para apoyar, e incluso mejorar, el cumplimiento de las prescripciones de notificación obligatorias que figuran en los instrumentos de obligado cumplimiento en los que son Partes, lo que posiblemente pueda serles de ayuda en el marco del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI,

TOMANDO NOTA CON SATISFACCIÓN de que, desde su lanzamiento en 2005, el GISIS ha sido objeto de un continuo desarrollo y de la introducción de módulos adicionales a fin de permitir lograr una cobertura más amplia de la notificación directa por los Estados Miembros en cumplimiento de lo dispuesto en prescripciones existentes,

RECONOCIENDO que, fomentando la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y el uso eficaz de la informática y las tecnologías de las comunicaciones se contribuiría sustancialmente a que todos los Estados Miembros cumplan sus obligaciones de notificación obligatoria, y que la Organización podría distribuir dichas notificaciones utilizando el sistema GISIS,

RECONOCIENDO ASIMISMO el papel importante que podría desempeñar este sistema para mejorar la tasa de notificación y potencialmente reducir la carga administrativa para los Gobiernos Contratantes o las Partes,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que, una vez que los Gobiernos Contratantes o las Partes presenten una notificación a la Organización utilizando el GISIS, el informe obligatorio conexo también pasaría a ser accesible para otros Gobiernos Contratantes o Partes a través del GISIS, con lo que se reduciría la carga administrativa para la Organización,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación presentada por el Comité de facilitación, en su 38º periodo de sesiones (8 a 12 de abril de 2013), el Comité de protección del medio marino en su [65º periodo de sesiones (13 a 17 de mayo de 2013)], y por el Comité de seguridad marítima en su [92º periodo de sesiones (12 a 21 de junio de 2013)],

1. ACUERDA que debería considerarse que las notificaciones mediante el GISIS son una manera eficaz de que los Gobiernos Contratantes o las Partes en instrumentos de la OMI cumplan sus obligaciones de notificación en virtud de los distintos instrumentos de obligado cumplimiento de la OMI;
2. ACUERDA ASIMISMO que, una vez que los Gobiernos Contratantes o las Partes hayan utilizado el GISIS para satisfacer una prescripción de notificación a la Organización, se habría cumplido la prescripción de que la Organización distribuya dichas notificaciones en virtud del instrumento pertinente de la OMI;
3. INSTA a los Estados Miembros a que utilicen las funciones de notificación disponibles mediante el GISIS a fin de cumplir sus obligaciones de notificación en virtud de los distintos instrumentos de la OMI y para tratar de mejorar la calidad de los datos que se recaban mediante el GISIS implantando procesos de validación completos para introducir datos en el sistema; y
4. SOLICITA al Secretario General que continúe desarrollando el sistema y, en particular los módulos relacionados con las prescripciones de notificación obligatoria, en cooperación estrecha con los Estados Miembros, los órganos de la OMI, las organizaciones internacionales y todos los demás interesados de la comunidad marítima mundial, según proceda.
