

COMITÉ DE FACILITACIÓN
39º periodo de sesiones
Punto 16 del orden del día

FAL 39/16
2 octubre 2014
Original: INGLÉS

ADVERTENCIA

En la fecha de su publicación, el presente documento todavía debe ser examinado, en su totalidad o en parte, por el órgano de la OMI al que se presenta. Por consiguiente, su contenido está sujeto a aprobación y a las enmiendas de fondo o de redacción que puedan acordarse después de esa fecha.

**INFORME DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN CORRESPONDIENTE
A SU 39º PERIODO DE SESIONES**

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	3
4 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO, INCLUIDA SU ARMONIZACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES	4
5 POSIBILIDADES DEL COMERCIO ELECTRÓNICO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO	11
6 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS	17
7 GARANTIZAR LA PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL	23
8 INTERFAZ BUQUE-PUERTO	24
9 DIRECTRICES SOBRE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE AMARRE	25
10 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO	27
11 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	30

12	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	31
13	PROGRAMA DE TRABAJO	32
14	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2015	35
15	OTROS ASUNTOS	35
16	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	35

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN
ANEXO 2	LISTA DE LAS CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 40º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ
ANEXO 3	INFORME BIENAL SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN
ANEXO 4	PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2016-2017 QUE GUARDAN RELACIÓN CON LA LABOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN
ANEXO 5	ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ
ANEXO 6	DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES Y LOS OBSERVADORES*

* Las declaraciones se han incluido en este anexo en el orden y en el idioma en el que se realizaron (con la traducción a otro idioma si ésta se facilitó) y clasificadas según el punto del orden del día al que se referían. Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

1 GENERALIDADES

1.1 El Comité de facilitación celebró su 39º periodo de sesiones del 22 al 26 de septiembre de 2014 bajo la presidencia del Sr. Yury Melenas (Federación de Rusia). La Vicepresidenta, la Sra. Marina Angsell (Suecia), también estuvo presente.

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Estados Miembros, un Miembro Asociado, representantes de organismos especializados de las Naciones Unidas, observadores de organizaciones intergubernamentales y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo, tal como se indica en la lista que figura en el documento FAL 39/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 web de la OMI mediante el siguiente enlace:

<http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

Observaciones del Presidente

1.4 El Presidente respondió agradeciendo al Secretario General sus palabras de asesoramiento y aliento, y le aseguró que sus consejos y peticiones recibirían la mayor consideración durante las deliberaciones del Comité y de sus grupos de trabajo.

Adopción del orden del día

1.5 El Comité adoptó el orden del día provisional distribuido con la signatura FAL 39/1 como orden del día del periodo de sesiones y acordó guiarse por las anotaciones al orden del día provisional (FAL 39/1/1) y por el calendario provisional 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 estaban en regla.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos FAL 39/2, FAL 39/2/1 y FAL 39/2/2 (Secretaría) en relación con los resultados de la labor de la A 28, LEG 100, MEPC 65, MSC 92, TC 63, C 110, DSC 18, C/ES.27, MEPC 66, LEG 101, MSC 93, TC 64, C 112 y III 1, sobre asuntos de interés para la labor del Comité, y decidió examinar las diferentes cuestiones con respecto a las cuales estaba justificado que adoptara medidas en el marco de los puntos pertinentes del orden del día.

2.2 El Comité tomó nota de la información facilitada verbalmente por la Secretaría sobre los resultados del CCC 1 al tratar el punto 4 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 ninguna enmienda al anexo del Convenio para que se examinara ni para que se adoptara oficialmente en este periodo de sesiones. Sin embargo, al tratar el punto 4 del orden del día se iban a abordar varias

cuestiones relacionadas con este tema, en particular el examen del 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

Resolución A.1089(28): "Implantación del Convenio de facilitación"

4.1 El Comité tomó nota de que, para destacar la importancia de la labor destinada a realizar un examen amplio del Convenio de facilitación a fin de estimular nuevos avances, y de conformidad con el lema del Día Marítimo Mundial de 2014: "Convenios de la OMI: Implantación efectiva", el Secretario General había invitado a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones a que examinase el proyecto de resolución que figura en el anexo del documento A 28/14/1.

4.2 El Comité tomó nota de que la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones había adoptado la resolución A.1089(28): "Implantación del Convenio de facilitación", en la que, entre otras cosas:

- .1 se invitaba a todos los Estados Miembros a dar una prioridad alta a la labor destinada a la implantación plena y efectiva del Convenio de facilitación;
- .2 se instaba a todos los Gobiernos no Contratantes a resolver toda dificultad práctica con respecto a la ratificación o aprobación del Convenio de facilitación, o la adhesión al mismo;
- .3 se instaba además a todos los Gobiernos Contratantes a examinar su actual legislación nacional, sus programas nacionales de facilitación del transporte marítimo, los mecanismos de coordinación y procedimientos de realización de controles a la llegada, durante la estancia en puerto y a la salida de buques, las tripulaciones, los pasajeros, el equipaje y la carga, a fin de garantizar que son los adecuados;
- .4 se pedía a todos los Gobiernos Contratantes que examinasen el estado de las diferencias que hayan notificado al Secretario General de conformidad con el artículo VIII del Convenio de facilitación y que informasen al Secretario General de cualquier cambio al respecto; y
- .5 se alentaba a todos los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a participar activamente en el examen amplio del anexo del Convenio de facilitación, y a adoptar medidas para asegurarse de que contribuyen las autoridades públicas pertinentes, a fin de garantizar que se actualiza y perfecciona el anexo del Convenio.

Procedimiento para la adopción del examen general del anexo del Convenio

4.3 El Comité recordó que el FAL 38 había examinado varias opciones para adoptar las enmiendas al anexo del Convenio de facilitación y había presentado dos opciones al C 110 para que las aprobase.

4.4 El C 110 no consideró entonces que hubiese una necesidad imperiosa de periodos de sesiones adicionales del Comité, por lo que no aprobó ninguna de las dos opciones: ni convocar un grupo de trabajo interperiodos a principios de 2014, ni celebrar un segundo periodo de sesiones del Comité de facilitación durante el segundo semestre de 2015.

4.5 Por consiguiente, el Comité reconoció que las enmiendas deberían adoptarse en el FAL 40 y se alentó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que mantuviesen debates concluyentes durante el presente periodo de sesiones del Comité, para permitir al FAL 40 adoptar las enmiendas.

Examen general del Convenio de facilitación

4.6 El Comité recordó que en el FAL 35 se había acordado iniciar un examen amplio del Convenio a fin de garantizar que se abordaban debidamente las necesidades actuales y emergentes del sector del transporte marítimo, así como actualizar sus disposiciones, teniendo en cuenta, por ejemplo y entre otras cosas, los avances en el ámbito de la transmisión de información y datos por medios electrónicos y el concepto de la ventanilla única.

4.7 El Comité recordó además que en el FAL 36, el FAL 37 y el FAL 38 se había trabajado en el examen del Convenio y que, desde el FAL 36, también había trabajado un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos.

4.8 El Comité recordó que en el FAL 38 se había acordado que era necesario seguir trabajando para ultimar el examen amplio del anexo del Convenio y volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen amplio del anexo del Convenio, coordinado por Francia.

Permiso de tierra

4.9 El Comité recordó que el FAL 38 había refrendado el proyecto de enmiendas a la Norma 3.44, en la que se requiere que se otorgue el permiso de tierra a los tripulantes de un modo que se evite la discriminación, y refrendó también la disposición conexas del proyecto de norma 3.4.4*bis*, en la que se exige a las autoridades públicas que proporcionen a la gente de mar y al capitán los motivos por los que se hubiese denegado el permiso de tierra y, si se solicitase, que los motivos se proporcionasen por escrito.

4.10 El Comité recordó que el LEG 100 había examinado el documento LEG 100/5 (República Islámica del Irán), que contiene información sobre las medidas adoptadas en relación con el permiso de tierra, tanto por el Comité jurídico como por el Comité de facilitación. A la vista de la decisión adoptada por el FAL 38 de proceder con las enmiendas a la Norma 3.44 y del hecho de que no era apropiado, desde el punto de vista del procedimiento, examinar la propuesta que figura en el documento LEG 100/5 dentro de este punto del orden del día del Comité jurídico, el LEG 100 decidió que el Comité jurídico no debería seguir tratando la cuestión. Se invitó a la República Islámica del Irán y a otros Gobiernos Miembros interesados a que examinasen la conveniencia de presentar la cuestión, incluido el proyecto de resolución, al órgano pertinente de la OMI, posiblemente a la siguiente Asamblea.

4.11 El Comité tomó nota de que la República Islámica del Irán había presentado a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones una propuesta de resolución (A 28/14/2). El Comité tomó nota de que la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones había adoptado la resolución A.1090(28): "Trato justo de los tripulantes por lo que respecta al permiso de tierra y al acceso a las instalaciones en tierra", después de algunos ajustes para que la propuesta coincidiese con las Normas 3.44 y 3.44*bis* ya acordados en el FAL 38.

4.12 El Comité tomó nota de que el MSC 93 había examinado el documento MSC 93/4/1 (IFSMA), en el que se proponen enmiendas al documento MSC 93/4 (Australia y otros): "Directrices para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima". El Comité tomó nota además de que el MSC 93 había apoyado, en principio, la propuesta de

garantizar que se concediesen permisos de tierra a la gente de mar y se le permitiese recibir a visitantes y representantes de organizaciones para el bienestar de la gente de mar, mediante la inclusión en las Directrices de un vínculo con el Convenio de facilitación. El Comité tomó nota de que el MSC 93 había acordado que era necesario armonizar el texto con el de la resolución A.1090(28): "Trato justo de los tripulantes por lo que respecta al permiso de tierra y al acceso a las instalaciones en tierra". A fin de avanzar en su labor en el lapso interperiodos, el MSC 93 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre protección marítima, coordinado por los Estados Unidos, y le encargó que examinara y ultimara el proyecto de orientaciones sobre la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el MSC 93, y presentara un informe posteriormente en el MSC 94.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión general del Convenio de facilitación

4.13 El Comité tomó nota con agradecimiento del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (documento FAL 39/4) y de la labor considerable realizada sobre 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 pendientes. El Comité tomó nota de las cuestiones debatidas más controvertidas y de la posición del Grupo de trabajo por correspondencia al respecto, concretamente:

- .1 respecto de la fecha de implantación tras la entrada en vigor de la enmienda por la que se convierten en obligatorias las transmisiones electrónicas (Norma 1.3*bis*), una clara mayoría estimó que convendría una fecha de implantación temprana y respaldó una demora de tres años tras la fecha de adopción; no obstante, otros opinaron que era necesario seguir analizando los costes/beneficios antes de poder adoptar una decisión;
- .2 respecto del periodo de transición entre el momento en que se introduce la transmisión electrónica de información y el momento en que se convierte en obligatoria para los operadores, periodo en el que podrían utilizarse tanto el formato en papel como el formato electrónico (Norma 1.3*ter*), la mayoría del Grupo acordó que el periodo fuese de 12 meses;
- .3 en cuanto a la inclusión del "número de visado, si procede" en la lista de pasajeros, la mayoría del Grupo respaldó esta inclusión, pero una minoría importante consideró que esto supondría una nueva carga administrativa y costos de adaptación de los sistemas de transmisión; y
- .4 se volvieron a tratar algunas decisiones ya adoptadas por el Comité (texto sombreado en gris) durante las deliberaciones del Grupo de trabajo por correspondencia, pero no se remitió ninguna al Comité, ya que no se había contado con un apoyo notable para enmendar las decisiones ya adoptadas por el Comité. No obstante, estaba previsto que algunas de estas cuestiones se volviesen a plantear al Comité (por ejemplo, la definición de unidad de transporte; la inclusión del dato "número de visado, si procede" en la lista de tripulantes; la posible supresión de la nueva Norma 3.44*bis* y la revisión de la práctica recomendada 5.3*bis*, sobre los datos necesarios para la identificación de la carga que se va a almacenar con anterioridad a su levante aduanero, reexportación o importación).

4.14 El Comité acordó que las medidas para el establecimiento de los sistemas de intercambio electrónico de información que figuran en la Norma 1.3*bis* se establecerán tres años después de la adopción de las enmiendas al Convenio.

4.15 El Comité acordó que el periodo de transición fuese de 12 meses a partir de la introducción de los sistemas de transmisión electrónica de la información, antes de que la presentación de la información por vía electrónica se convierta en obligatoria en virtud de la Norma 1.3*ter*.

4.16 La mayoría del Comité se mostró de acuerdo con la inclusión del "número de visado, si procede" en la lista de pasajeros, aunque una minoría significativa consideró que constituiría una nueva carga administrativa y supondría costos para adaptar los sistemas de transmisión. Se encargó al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio que no retomase esta cuestión.

4.17 Tras deliberar sobre la utilización del término "contenedor" o unidad de transporte, el Comité acordó remitir esta cuestión al Grupo de trabajo, para que la examinase y asesorase como correspondiese.

4.18 El Comité tomó nota de la declaración formulada por la República Islámica del Irán sobre la cuestión del trato justo de la gente de mar en lo relacionado con el permiso de tierra y el acceso a las instalaciones en tierra, con respecto al informe del Grupo de trabajo por correspondencia y la nueva Norma 3.44*bis* (en el anexo 6 se incluye dicha declaración). El Comité acordó no enmendar las Normas 3.44 y 3.44*bis* ya acordadas en el FAL 38 e indicó al Grupo de trabajo que no volviese a abrir este debate.

4.19 Tras reconocer la necesidad de ultimar la revisión del anexo del Convenio de facilitación para su aprobación en el presente periodo de sesiones, el Comité acordó encargar al Grupo de trabajo que no volviese a abordar las medidas ya aprobadas por el Comité en periodos de sesiones anteriores.

Enmiendas al formulario FAL 7

4.20 El Comité recordó que el FAL 38 había acordado remitir al DSC 18 el documento FAL 38/4/1 (IVODGA), por los conocimientos técnicos de este Subcomité en materia de mercancías peligrosas, y tomar en consideración su asesoramiento en el FAL 39. El Comité también recordó que en el FAL 38 se había acordado sustituir, en el formulario FAL 7, la referencia a la regla 4.3 del Anexo III del Convenio MARPOL por una referencia a la regla 4.2 del Anexo III del Convenio MARPOL, de forma coherente con lo recogido en la resolución MEPC.193(61).

4.21 El Comité observó que el DSC 18 había tomado nota de varias observaciones sobre los nombres químicos de los contaminantes del mar y el consignador/consignatario, y remitió los documentos a la 20ª reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción (E&T 20) para que los siguiese examinando.

4.22 El Comité tomó nota de que el E&T 20 había examinado el documento DSC 18/7/2 (Secretaría), en el que se recogen los resultados del FAL 38 y el STW 44, junto con el documento FAL 38/4/1. El E&T 20 examinó la propuesta de enmiendas al formulario FAL 7 de la OMI y tomó nota de que el orden nuevo se ajustaba a la información recogida en la declaración de mercancías peligrosas. En cuanto a la información de las distintas columnas de la propuesta revisada de formulario FAL 7, el Grupo convino en que la columna 9 debería contener el nombre de expedición correcto, incluido el nombre técnico reconocido exigido, y el nombre técnico reconocido del contaminante del mar, si procediese. El Grupo opinó que se

debería suprimir la información relativa al consignador y al consignatario. También se plantearon preguntas sobre la necesidad de incluir el nombre y la firma del capitán en el formulario FAL 7. Además, era necesario garantizar que toda la información requerida en los párrafos 5.4.1.4 y 5.4.1.5 del Código IMDG se incluyese en este nuevo formulario FAL 7. Al debatir este asunto, el Grupo tomó nota además de que podría ser necesario examinar el párrafo 5.4.3 del Código IMDG. Por tanto, el Grupo acordó invitar a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales interesados a que presentasen en el CCC 1 las propuestas correspondientes.

4.23 El Comité observó que el CCC 1 había tomado nota de la opinión del E&T 20 sobre la posibilidad de que fuese necesario examinar la sección 5.4.3 del Código IMDG y había examinado el documento CCC 1/6/7 (IVODGA), en el que se proponen enmiendas al formulario FAL 7, conocido como Manifiesto de mercancías peligrosas, y se indica que dicho manifiesto sirve efectivamente de documento de transporte para los buques, dado que la declaración de mercancías peligrosas propiamente dicha u otros documentos de expedición no se han de llevar obligatoriamente a bordo en todas las jurisdicciones de los Estados rectores de puertos. El Comité tomó nota además de que el CCC 1 había acordado que la propuesta de enmiendas requería ser examinada en detalle para que el formulario FAL 7 fuese totalmente acorde con el Código IMDG y decidió remitir el documento CCC 1/6/7 al E&T 23 para que lo siguiese examinando.

4.24 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen amplio del anexo del Convenio había aceptado una propuesta nueva presentada por el Japón acerca del formulario FAL 7, que figura en el documento FAL 39/4, anexo 2, entendiéndose que se remitiría al Subcomité CCC y/o a su grupo de supervisores técnicos y de redacción. El Comité tomó nota de que el CCC 1 no había examinado la nueva propuesta, debido a que el FAL 38 no lo había solicitado.

4.25 El Comité, por los conocimientos técnicos requeridos, acordó solicitar al MSC 94 que diese instrucciones al E&T 23, en abril de 2015, para que examinase la propuesta formulada por el Japón y que figura en el documento FAL 39/4, anexo 2, a fin de que el CCC 2 pueda asesorar como corresponda al FAL 40 acerca de la información que se exige en el manifiesto de mercancías peligrosas y enumerada en la norma 2.8.1 y en el formulario FAL 7.

Propuesta de circular para la elaboración de una herramienta de medición de la implantación nacional del Convenio de facilitación

4.26 El Comité examinó los documentos FAL 39/10/2, FAL 39/INF.3 y FAL 39/4/1 (Chile), en los que se informa sobre la experiencia de Chile con motivo de su Primer seminario nacional sobre el Convenio internacional de facilitación del transporte marítimo y su implantación, organizado en octubre de 2013. A raíz de la experiencia positiva de esta actividad de cooperación técnica, Chile propuso elaborar una circular FAL para la autoevaluación de la implantación nacional del Convenio de facilitación.

4.27 El Comité tomó nota del apoyo general a la propuesta de elaborar directrices voluntarias dirigidas a los Gobiernos Contratantes, aunque algunas delegaciones opinaron que era prematuro examinar la propuesta, teniendo en cuenta que estaba en curso el proceso de revisión del anexo del Convenio de facilitación. También se manifestaron inquietudes sobre la pertinencia de examinar la propuesta al no existir ningún resultado previsto sobre el debate de este asunto en el programa de trabajo del Comité. Sin embargo, otras delegaciones opinaron que cabía examinar la propuesta, dado que se encuentra dentro del ámbito de la medida de alto nivel 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 de facilitación para implantar en todo el mundo las medidas destinadas a facilitar el

tráfico marítimo internacional". La delegación de Chile informó al Comité de que examinará la posibilidad de presentar una propuesta de resultado no previsto y, hasta entonces, el Comité invitó a los Gobiernos Contratantes a considerar el uso de la metodología de autoevaluación proporcionada por Chile y a presentar sus experiencias al respecto en el FAL 40, durante el cual un grupo de trabajo podría seguir examinando este asunto. La delegación de Chile también hizo saber que la información sobre la experiencia del país podía descargarse de <http://www.directemar.cl>.

Resultados del seminario sobre polizones celebrado en Abidján, marzo de 2014

4.28 El Comité recordó que en el FAL 38 se había tomado nota de que en los últimos años el número de casos de polizonaje registrados no había experimentado ningún descenso importante. De conformidad con el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I), los 10 primeros puertos de embarque de polizones del mundo se encontraban todos en África y el coste total, para los Clubes P e I, de todos los casos de polizonaje durante el periodo 2011-2012 había sido aproximadamente de 15,3 millones de dólares de los Estados Unidos, lo que incluye las multas impuestas por los Estados a los propietarios de buques.

4.29 El Comité recordó que en el FAL 38 se había tomado nota de la intención de la Secretaría de fomentar actividades de cooperación técnica para reducir el número de polizones, con medidas de protección adecuadas dentro de los puertos de los países más afectados por los casos de polizonaje.

4.30 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento FAL 39/6 (Secretaría), que trata del Seminario regional sobre polizones en África central y occidental, organizado por el Ministerio de Transporte de Côte d'Ivoire en el recinto del puerto de Abidján, del 25 al 27 de marzo de 2014, en cooperación estrecha con la Asociación de Gestión de Puertos del África Occidental y Central (PMAWCA).

4.31 Al seminario asistieron 68 participantes, entre los que se encontraban funcionarios de protección de las instalaciones portuarias, funcionarios de emigración y capitanes de puerto procedentes de los 12 puertos en los que se embarca un mayor número de polizones en la región. También participaron en el seminario representantes de los puertos miembros interesados. Estuvieron igualmente presentes en el seminario representantes de las siguientes organizaciones internacionales: la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), la Organización Mundial de Aduanas (OMA), INTERPOL, BIMCO, ICS, el Grupo internacional de Clubes de Protección e Indemnización y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos.

4.32 Los objetivos de este seminario regional fueron determinar las causas subyacentes del polizonaje; indicar los eslabones más débiles de los regímenes de protección portuaria de la región que contribuyen al alto número de casos de polizonaje; y cuáles son los principales obstáculos para la implantación eficaz de los instrumentos de la OMI que abordan la prevención y resolución satisfactoria de los casos de polizonaje. También se tenía previsto determinar las mejores prácticas que han de considerar e implantar los Gobiernos, los puertos y los buques al respecto.

4.33 Dado que los casos de polizonaje normalmente ocurren cuando no se han implantado eficazmente el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, el seminario tuvo también como objetivo hacer hincapié en las prescripciones clave de las medidas de protección marítimas de la OMI, en especial las disposiciones relativas al control del acceso a los buques y a las instalaciones portuarias, así como la necesidad de realizar evaluaciones de la

protección de las instalaciones portuarias (PFSA) y de elaborar planes eficaces de protección de las instalaciones portuarias (PFSP).

4.34 Los participantes convinieron en que se presentase al Comité de facilitación en su siguiente periodo de sesiones un proyecto de texto de resolución del seminario (documento FAL 39/6, anexo), para reflejar las cuestiones que actualmente no se abordan o no se abordan debidamente en ninguno de los instrumentos de la OMI relativos a los polizones.

4.35 El Comité también examinó el documento FAL 39/6/1 (Cote d'Ivoire, Ghana y Nigeria), en el que se facilita información complementaria sobre los resultados del seminario regional sobre polizones en África central y occidental, elaborado por la Asociación de Gestión de Puertos del África Occidental y Central (PMAWCA). En el documento se incluyó la lista pormenorizada de propuestas acordadas que seguirán las autoridades portuarias y marítimas para fomentar la eficacia de la protección portuaria.

4.36 La PMAWCA informó al Comité de que las conclusiones del seminario celebrado en Abidján se habían distribuido entre los puertos de la región y en reuniones futuras de dicha asociación se analizará el estado de implantación de dichas recomendaciones.

4.37 El Comité reconoció la valía de la información proporcionada, pero convino en que actualmente era prematuro incluir las deliberaciones sobre las conclusiones del seminario de Abidján dentro del proceso de examen general del anexo del Convenio de facilitación en curso.

4.38 En relación con África oriental y meridional, se planeó un seminario similar para los días 21 a 23 de octubre de 2014 en Durban (Sudáfrica), dirigido a los participantes de los puertos en los que, según se había informado, se embarca el mayor número de polizones en dichas regiones.

Constitución de un grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio

4.39 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio, bajo la presidencia de la Vicepresidenta del Comité, Sra. Marina Angsell (Suecia), y le encargó que, teniendo en cuenta el documento FAL 39/4, y las deliberaciones correspondientes y decisiones adoptadas en el Pleno, tuviera a bien finalizar la revisión del anexo del Convenio de facilitación, para su adopción en el FAL 40.

Examen del informe del Grupo de trabajo

4.40 Tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo (FAL 39/WP.5) dentro de este punto del orden del día, el Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las cuestiones pendientes relativas al proyecto de enmiendas al anexo del Convenio.

4.41 El Comité convino en la propuesta del Grupo de trabajo de mantener entre corchetes la Norma 2.8.1 y el formulario FAL 7, hasta contar con el asesoramiento del CCC 2 al respecto, para proseguir su examen en el FAL 40.

4.42 El Comité refrendó los cambios introducidos en los formularios FAL 1, 4, 5 y 6.

4.43 El Comité aprobó las enmiendas al anexo del Convenio de facilitación que figuran en el anexo 1, a fin de que se distribuyesen con arreglo a lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, para su adopción en el FAL 40, y dio a la Secretaría las instrucciones correspondientes.

5 POSIBILIDADES DEL COMERCIO ELECTRÓNICO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

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

5.1 El Comité recordó que el FAL 36 había considerado que el Comité de seguridad marítima y, en particular, uno de sus subcomités, como el Subcomité FSI, podía iniciar con mayor eficacia las futuras revisiones de la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo. El MSC 88 y el MEPC 63 coincidieron con la sugerencia del FAL 36 de que debería ser el MSC el que diese inicio, de manera sistemática, a dichas revisiones.

5.2 El Comité recordó que el FAL 38 había aprobado la lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo, como la circular FAL.2/Circ.127, siempre que el MSC 92 y el MEPC 65 adoptasen una decisión en ese mismo sentido. Ambos comités estuvieron de acuerdo con la decisión del FAL 38 y la lista se publicó como circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS.C.1/Circ.1462.

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

5.3 El Comité recordó que en el FAL 38 se había tomado nota de los antecedentes en los que se resume la labor realizada desde el FAL 32 sobre el acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo.

5.4 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 para facilitar su utilización, había observado que no se habían manifestado objeciones ni inquietudes y había dado su visto bueno a la elaboración de este sistema.

5.5 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", teniendo presente la labor en curso del Comité de facilitación sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, y toda tarea conexas que estuviese llevando a cabo la Organización.

5.6 El Comité recordó que en el FAL 38 se había examinado los resultados del FSI 21 sobre el significado del término "originales que han de llevarse a bordo", teniendo en cuenta la labor en curso del Comité de facilitación sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, y toda tarea conexas que estuviese llevando a cabo la Organización. El FSI 21 invitó al FAL 38 a que examinase, con el refrendo del MEPC 65 y del MSC 92, la opinión del Subcomité de que los certificados que se lleven a bordo sean válidos y tengan el formato correspondiente al modelo, según se exige en el convenio internacional que corresponda, y que un certificado también podrá considerarse "original" o "auténtico" aunque tenga una firma o sello que se haya "autorizado" electrónicamente. El MEPC 65 y el MSC 92 estuvieron de acuerdo con la recomendación del FSI 21.

5.7 El Comité recordó que en el FAL 38 se había tomado nota de que era posible que algunos puertos pequeños careciesen de la infraestructura necesaria para recibir y procesar mensajes en EDIFACT, y que la norma elaborada por la ISO (ISO 28005) podría ser una alternativa.

5.8 El Comité recordó que en el FAL 38 se había invitado a que se presentasen documentos sobre el modo de 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.

5.9 El Comité recordó que en el FAL 38 se había tomado nota de la opinión del Grupo de trabajo sobre los medios electrónicos para el despacho de buques, de que el objetivo de las directrices para la utilización de versiones impresas de los certificados electrónicos se limitaba a facilitar información a las Administraciones que utilizan certificados electrónicos, y que las directrices eran solamente el primer paso en la transición a un sistema sin soporte de papel y a un mayor recurso al acceso electrónico a los certificados a través de la Red.

5.10 El Comité recordó que en el FAL 38 se había tomado 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.

5.11 El Comité recordó que en el FAL 38 se había aprobado la circular FAL.5/Circ.39: "Directrices provisionales para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos", en tanto se esperaban aportaciones de otros comités.

5.12 El Comité recordó que en el FAL 38 se había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, coordinado por los Estados Unidos.

5.13 El Comité tomó nota de que el MEPC 65 había examinado el documento MEPC 65/7/1 (Australia e Islas Marshall), en el que se propone la utilización de un sistema electrónico para registrar las anotaciones del Libro registro de basuras, como alternativa a la versión actual en papel prescrita en el Anexo del Convenio MARPOL. Al acoger la propuesta, las delegaciones que tomaron la palabra respaldaron en su totalidad la necesidad de considerar reducir la carga administrativa de la tripulación a bordo, y de las autoridades del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto, y otras partes interesadas, mediante la utilización de un registro electrónico. No obstante, las delegaciones opinaron que sería prematuro aprobar en esta etapa la interpretación unificada del Anexo V del Convenio MARPOL propuesta, dado que era necesario seguir trabajando al respecto. El MEPC 65 acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, coordinado por Australia, e invitó al Comité de facilitación a que lo mantuviese informado sobre la labor que realice en relación con el acceso electrónico a los certificados y documentos, así como con la interfaz buque-puerto.

5.14 El Comité recordó que en el FAL 38 se había pedido al MSC 92 que examinase la circular FAL 5/Circ.39: "Directrices provisionales para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos" y que informase al FAL 39 de cualquier adición o enmienda necesarias, y de que el FAL 38 había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, cuya labor sería, entre otras cosas, recopilar las enseñanzas extraídas de la implantación de dichas directrices provisionales. A este respecto, el MSC 92 encargó al III 1 que examinase la circular FAL.5/Circ.39 en detalle en su periodo de sesiones siguiente e informase al Comité, según procediese.

5.15 El Comité observó que el MEPC 66 había recibido un apoyo general por lo que respecta a los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registros electrónicos en virtud del Convenio MARPOL; no obstante, varias delegaciones señalaron que la utilización de libros registro electrónicos debería considerarse

opcional. El MEPC 66 observó también las preocupaciones manifestadas en cuanto a la certificación y verificación de los libros registro electrónicos y que el libro registro electrónico debería tener el mismo nivel de integridad que la copia impresa exigida en virtud del Convenio MARPOL, en particular, en lo relativo a la prescripción de que cada página cumplimentada del libro registro esté firmada por el capitán del buque.

5.16 El Comité tomó nota de que el MEPC 66 había reconocido las ventajas de los libros registro electrónicos en general, aunque al ser consciente de que era necesario seguir trabajando al respecto, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, coordinado por Australia.

5.17 El Comité observó que el MEPC 66 había tomado nota de la decisión del MSC 92 de encargar al III 1 que examinase en detalle, en su periodo de sesiones siguiente, la circular FAL.5/Circ.39, e informase al Comité según procediese. El MEPC 66 acordó aplazar el examen de la cuestión hasta el MEPC 67, en que estarán disponibles y se podrán tener en cuenta los resultados de la labor realizada por el III 1, así como los resultados del FAL 39.

5.18 El Comité tomó nota de los resultados del III 1 sobre el uso de versiones impresas de los certificados electrónicos y su aceptación por las autoridades de supervisión del Estado rector del puerto:

- .1 el III 1 tomó nota de las opiniones expresadas, según las cuales las posibles dificultades para implantar y aceptar plenamente dichos certificados como se estipula en las Directrices provisionales podían tener su causa en algunas legislaciones nacionales que exigen todavía los certificados en papel convencionales, tanto como prescripción propia del Estado de abanderamiento como para la aceptación de estos certificados por parte de las autoridades del Estado;
- .2 el Subcomité tomó nota de que muchos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto recomiendan a los funcionarios de supervisión que acepten las versiones impresas de los certificados electrónicos y acordó también volver a alentar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que implanten completamente las Directrices recogidas en la circular FAL.5/Circ.39, sin establecer condiciones adicionales;
- .3 aunque consciente de los retos que lleva consigo validar las versiones impresas de los certificados electrónicos y de las dificultades que pueden surgir para su aceptación debido a la legislación nacional vigente, el III 1 alentó a los Estados rectores de puertos y a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que trabajasen para que se acepten las versiones impresas de los certificados electrónicos como se recomienda en la circular FAL.5/Circ.39;
- .4 el III 1 invitó a las delegaciones interesadas a que tomaran parte activa en las deliberaciones del FAL 39 cuando se examine el documento FAL 39/5, en el que figura el informe del citado Grupo de trabajo por correspondencia, previo acuerdo del MEPC 67 y MSC 94, si procede.

5.19 El Comité tomó nota de que el NCSR 1 había ultimado el proyecto de plan de implantación de la estrategia de la navegación-e, que se envió al MSC 94 para su aprobación, y de que algunas de las tareas contenidas en dicho plan de implantación podrían aunarse en el futuro con la labor del Comité de facilitación o tener implicaciones en esta labor. No

obstante, el Comité reconoció que sería prematuro examinar esta cuestión, teniendo en cuenta que el MSC no ha aprobado todavía dicho plan de implantación, ni tampoco contaba con una solicitud del MSC para ello.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia

5.20 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 (FAL 39/5), en particular por el coordinador, el Sr. Roger K. Butturini (Estados Unidos).

5.21 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité acordó incluir los certificados electrónicos en el ámbito de la circular examinada FAL.5/Circ.39 y remitió el informe al Grupo de trabajo sobre los medios electrónicos para el despacho de buques, para que lo siguiese examinando. Se hizo especial referencia a los párrafos 6.2 y 6.3 del informe en los que se trata, respectivamente, de saber si el uso de certificados electrónicos vistos en pantalla es equivalente a los certificados en papel tradicionales y a las versiones impresas de los certificados electrónicos, y de la formulación de recomendaciones al MSC y al MEPC para saber si los certificados electrónicos vistos en un sitio en la Red cumplen las prescripciones sobre "llevar a bordo".

5.22 Al examinar los documentos FAL 39/5/2 (ISO) y FAL 39/INF.2 (ISO), el Comité tomó nota de las soluciones técnicas disponibles para implantar los certificados electrónicos en los buques, lo que demostraba que ya se disponía de la tecnología necesaria y, por tanto, que los certificados electrónicos eran una posibilidad viable. El Comité decidió que era necesario seguir examinando la posibilidad de elaborar normas técnicas, a fin de aplicar de forma armonizada dichas soluciones técnicas, necesarias en la implantación de los certificados electrónicos para buques.

5.23 El Comité tomó nota del documento FAL 39/INF.4 (República de Corea), en el que se ofrece información adicional sobre el concepto de "puerto ubicuo basado en la identificación por radiofrecuencia (RFID) (puerto-U)", que la República de Corea ya había presentado en el FAL 38 (FAL 38/5/1). La República de Corea expresó su intención de facilitar información adicional en el siguiente periodo de sesiones del Comité.

5.24 Al examinar el documento FAL 39/INF.5 (República de Corea), el Comité tomó nota de la información adicional proporcionada por la República de Corea en el FAL 38 (FAL 38/INF.2), acerca de las investigaciones para aumentar la eficacia de la logística marítima mediante la tecnología del sistema radioeléctrico de ondas métricas digitales. En el documento se explicaba el sistema de comunicaciones elaborado por la República de Corea para permitir el acceso electrónico eficaz a la información sobre logística marítima del mar litoral. La República de Corea pidió al FAL 39 que remitiese este documento al NCSR 2 y también manifestó su intención de ofrecer más información en el siguiente periodo de sesiones del Comité. Teniendo en cuenta la propuesta presentada al FAL 39 en un documento INF, el Comité invitó a la República de Corea a que presentase un documento al NCSR 2 dentro del resultado previsto correspondiente, para su examen.

Mantenimiento del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico

5.25 Al examinar el documento FAL 39/5/1 (Secretaría), el Comité recordó que el FAL 37 había acordado que la Secretaría debería solicitar ser incluida en la lista de distribución del Grupo sobre cuestiones aduaneras (TBG4) del CEFAC/Naciones Unidas. Se pidió a la Secretaría que informase a los Gobiernos Contratantes de los resultados de las medidas que afectasen a los mensajes recomendados del intercambio electrónico de datos (EDI) relativos

a la información sobre la protección, de la declaración sobre información relativa a la protección, mediante los documentos e informes interperiodos correspondientes. El FAL 37 observó que esta nueva labor no debería tener repercusiones importantes en el presupuesto y que debería poder llevarse a cabo con los recursos de la Secretaría. Dado que el mantenimiento técnico del Compendio requiere conocimientos informáticos específicos y especialización en el EDI, así como los códigos normalizados de los directorios del intercambio electrónico de datos para la Administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (EDIFACT), que están fuera del alcance de la Organización, la Secretaría examinó posibles mecanismos de cooperación en esta materia.

5.26 El Comité tomó nota de que la Secretaría había deliberado con la Secretaría de la OMA sobre la posibilidad de que los órganos técnicos de la OMA mantuvieran el Compendio desde el punto de vista técnico. Partiendo de la buena cooperación existente entre las dos organizaciones, la OMA convino en que el mantenimiento técnico del Compendio lo llevaría a cabo su equipo del proyecto sobre el modelo de datos (DMPT) y el Subcomité de gestión de la información (IMSC).

5.27 Con el mecanismo de colaboración propuesto, la OMA trabajaría solamente en el mantenimiento técnico de los códigos normalizados de los formularios FAL y el Comité de facilitación seguiría siendo el órgano competente en el plano normativo, por ejemplo, para la elaboración de formularios FAL nuevos o la enmienda de los ya existentes. Con arreglo a este procedimiento, toda mejora técnica elaborada por el IMSC se transmitiría al Comité de facilitación para que la refrendase, la distribuyese mediante una circular FAL y la aprobase para su inclusión en las ediciones revisadas del Compendio. El Compendio revisado se distribuiría posteriormente como una publicación conjunta OMI-OMA.

5.28 El Comité reconoció que la participación en el DMPT estaba abierta a todas las partes interesadas y convino en la propuesta y, por ello, el mantenimiento técnico futuro del compendio corresponderá a la OMA, y el Comité de facilitación seguirá siendo el órgano competente en el plano normativo, dentro de lo dispuesto en el citado mecanismo de cooperación entre ambas organizaciones.

5.29 El Comité examinó además la inclusión en el Compendio de las referencias de los modelos de datos de la OMA relativas a los formularios FAL y convino en su inclusión en el Compendio.

Constitución del Grupo de trabajo

5.30 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques, presidido por el Sr. Roger Butturini (Estados Unidos), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos FAL 39/5, FAL 39/5/2, FAL 39/INF.2 y III 1/WP.4/Add.1, así como las deliberaciones correspondientes y decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 examinase los párrafos 6.2 y 6.3 del documento FAL 39/5 y asesorase al Comité como correspondiese;
- .2 examinase y perfeccionase, en caso necesario, las directrices sobre el uso de los certificados electrónicos;
- .3 examinase los documentos FAL 39/5/2 y FAL 39/INF.2, y asesorase sobre la elaboración de normas técnicas para la aplicación armonizada de las soluciones técnicas destinadas a implantar los certificados electrónicos para los buques;

- .4 asesorase sobre la posibilidad de elaborar un módulo GISIS para hacer constar el uso y aceptación de los certificados electrónicos; y
- .5 determinase 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, informase al Comité según procediese, y elaborase el proyecto de mandato.

Examen del informe del Grupo de trabajo

5.31 Tras haber recibido el informe del Grupo de trabajo (FAL 39/WP.6), el Comité lo aprobó en general, examinó las recomendaciones del Grupo y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Utilización de certificados electrónicos

5.32 El Comité acordó que los certificados electrónicos deberían utilizarse como equivalentes de los certificados impresos tradicionales, siempre que los certificados y los sitios en la Red utilizados para acceder a ellos se ajusten a las directrices y que a bordo del buque se disponga de instrucciones de verificación específicas.

5.33 El Comité también acordó que debería considerarse que los certificados electrónicos visualizados en ordenadores cumplen las prescripciones de estar "a bordo" y, en este contexto, invitó al MSC y al MEPC a que considerasen la conveniencia de enmendar la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462: "Lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, 2003", a fin de que refleje el entendimiento *supra*.

5.34 El Comité le encargó a la Secretaría que modificara el módulo *Survey and certification* del GISIS a fin de incluirle referencias a las Administraciones que expiden certificados electrónicos, incorporando la lista de certificados expedidos electrónicamente por cada Administración e información adicional estipulada por la Administración, y que pusiese esta información a disposición del público en general.

5.35 El Comité instó a las Administraciones que expiden certificados electrónicos a que comuniquen la información necesaria a la Organización a través del módulo una vez que se hayan efectuado las modificaciones pertinentes al módulo *Survey and certification* del GISIS, una vez que se hayan efectuado las modificaciones pertinentes al módulo.

Directrices para el uso de certificados electrónicos

5.36 El Comité aprobó la circular FAL.5/Circ.39/Rev.1: "Directrices para el uso de certificados electrónicos" e invitó al MSC y al MEPC a que tomaran nota del contenido de la circular y a que adoptasen las medidas que proceda.

5.37 El Comité examinó si las Directrices deberían convertirse en una resolución de la Asamblea o incorporarse en el Compendio sobre facilitación, si bien acordó que era prematuro en esta fase adoptar una decisión al respecto, decidiéndose que en el FAL 40 se volvería a examinar esta propuesta, partiendo de la experiencia adquirida en la aplicación de las Directrices

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

5.38 Tras haber tomado nota de las deliberaciones del Grupo en relación con la elaboración de normas para la aplicación armonizada de soluciones tecnológicas para implantar los certificados electrónicos para los buques, el Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, coordinado por los Estados Unidos,* con el siguiente mandato.

- .1 continuar recabando experiencia con la implantación y el uso de los certificados electrónicos y proponer las revisiones que sean necesarias a las Directrices;
- .2 elaborar un marco modelo para implantar los certificados electrónicos;
- .3 considerar alternativas al uso de firmas, cuños y sellos tradicionales para expedir y aprobar los certificados electrónicos;
- .4 informar al Comité de las posibilidades de introducir normas del sector a fin de apoyar el uso de los certificados electrónicos; y
- .5 presentar un informe en el FAL 40.

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

Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas: Módulo de facilitación del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS)

6.1 El Comité recordó que en el FAL 38 se había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea titulado "Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)", acordado por el FSI 21. En dicha resolución se promueve el empleo del GISIS para mejorar la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, en particular respecto de la tasa de notificaciones, utilizando de manera eficaz la informática y la tecnología de la comunicación y con el potencial de reducir la carga administrativa. La resolución también proporciona un medio para que los Gobiernos y las Partes Contratantes puedan cumplir prescripciones de notificación, y facilita a la Organización la labor de distribución de las notificaciones conexas. Durante el 38º periodo de sesiones, el Comité de facilitación también acordó que la información proporcionada a la Organización en virtud de lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio de facilitación podría presentarse por medios electrónicos, manteniéndose también la opción de presentar dicha información en formato impreso.

6.2 El Comité recordó que el MSC 92 y el MEPC 65 también habían aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea mencionado y que la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones había adoptado la resolución A.1074(28): "Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)".

* **Coordinador:**
Sr. Roger Butturini
Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos
United States Department of Homeland Security
Correo electrónico: roger.k.butturini@uscg.mil

6.3 El Comité recordó que durante el FAL 38 se había tomado nota de la implantación del nuevo módulo de facilitación del GISIS, cuyos pormenores se divulgaron en la circular nº 3281, de fecha 28 de junio de 2012. El nuevo módulo contiene las siguientes bases de datos basadas en Internet:

- .1 base de datos de facilitación (FALD), con objeto de facilitar la presentación de informes y el acceso mundial a la información sobre polizones y migrantes ilegales rescatados en el mar, y fomentar el intercambio de datos; y
- .2 las direcciones de contacto para la base de datos FAL (CAFALD), para facilitar el acceso mundial a la información sobre las autoridades nacionales designadas, las Naciones Unidas y organismos especializados, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo, con fines de facilitación.

Se ha alentado a los Estados Miembros y a las organizaciones que gozan del carácter consultivo a que utilicen estos módulos a fin de distribuir y recibir la información adecuada.

6.4 El Comité también recordó que en el FAL 38 se había aprobado la propuesta de establecer dos nuevos módulos en el GISIS, uno para las notificaciones que se deban presentar a la OMI en virtud de lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio de facilitación y otro para la información de las direcciones electrónicas de las autoridades gubernamentales para facilitar el intercambio electrónico de información, manteniéndose también la opción de presentar dicha información en formato impreso.

6.5 El Comité tomó nota de que, en cumplimiento de las decisiones adoptadas por el FAL 38, la Secretaría había incorporado dos nuevas funciones al módulo de facilitación del GISIS, y que había divulgado los pormenores en la circular nº 3476, de fecha 22 de julio de 2014.

6.6 El Comité tomó nota de que las funciones "*Notifications*" e "*E-addresses*" estarán disponibles para el acceso al público en sólo lectura 24 horas por día en la página en la Red del GISIS; se podrán hacer búsquedas en la base de datos y encontrar información sobre los datos notificados disponibles a partir del 2 de febrero de 2015. De esta manera, el módulo de facilitación del tráfico marítimo internacional (FAL) permitiría el acceso a la siguiente información:

- .1 informes sobre casos de polizonaje;
- .2 informes sobre las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar;
- .3 información sobre las direcciones de contacto de las oficinas de las autoridades nacionales designadas y organizaciones internacionales que se ocupan de la facilitación;
- .4 información sobre las direcciones electrónicas de las autoridades gubernamentales para facilitar el intercambio de información electrónica; y
- .5 las notificaciones a la OMI en virtud de lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio de facilitación

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

Casos de polizonaje

6.7 El Comité tomó nota de la información de la Secretaría de que, desde el FAL 38, la Secretaría había emitido la circular FAL.2/Circ.128, en la cual se presentan las estadísticas anuales correspondientes a 2013.

6.8 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 2010, 193 en 2011 y 166 en 2012.

6.9 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 Miembro 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	2013
Casos de polizonaje	494	314	253	73	90	70
Polizones	2 052	1 070	721	193	166	203

Fuentes de notificación

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Estados Miembros	9	8	5	5	5	8
Miembros Asociados	1	1	1	1	1	1
ONG	1	1	0	0	0	0

6.10 El Comité tomó nota de que, hasta el 1 de septiembre de 2014, la Organización había recibido un total de 4 392 informes referentes a 13 812 polizones.

6.11 El Comité recordó que en el FAL 38 se había tomado nota de que era indudable que las estadísticas publicadas por la OMI no reflejaban debidamente la magnitud del problema de los polizones porque, según cifras de la OMI, desde el 1 de enero de 2011 al 1 de enero de 2012 se habían notificado a la Organización 70 sucesos referentes a 189 polizones. Sin embargo, 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 era de un total de 774 sucesos referentes a 1 640 polizones.

6.12 El Comité recordó asimismo que en el FAL 38 se había tomado nota de que el problema del polizonaje no se había reducido considerablemente entre el FAL 36 y el FAL 38, porque según cifras proporcionadas por los Clubes P e I, del 20 de febrero de 2007 al 20 de febrero de 2008 habían ocurrido 842 sucesos referentes a 1 955 polizones, y del 20 de febrero de 2011 al 20 de febrero de 2012 ocurrieron 774 sucesos referentes a 1 640 polizones. El FAL 38 también tomó nota de que el costo anual del problema de los polizones para los Clubes P e I era de aproximadamente 15,3 millones de dólares.

6.13 El Comité tomó nota de que, a pesar de la nueva función proporcionada en el GISIS, cada vez se estaban notificando menos casos a la OMI y que el número de informes presentados era muy bajo, por lo cual las estadísticas no eran fiables (tan solo 70 casos de polizonaje y 203 polizones en 2013).

6.14 El Comité se mostró muy preocupado de que el GISIS se había utilizado muy poco para cargar información sobre polizones (en el módulo del GISIS solamente se cargaron 21 casos), e instó a los Gobiernos Miembros a que proporcionaran a la OMI información oportuna y precisa sobre los casos de polizonaje utilizando el módulo del GISIS.

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

Casos de migrantes ilegales

6.15 El Comité recordó que el MSC 70 había aprobado la circular MSC/Circ.896: "Medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar" y que había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran oportunamente a la Organización informes sobre los sucesos pertinentes y las medidas adoptadas para posibilitar la actualización y revisión de la circular.

6.16 En vista de los informes recibidos y las propuestas formuladas por los Gobiernos, el MSC 74 aprobó enmiendas al anexo de la circular MSC/Circ.896; para dichos informes se debería utilizar el modelo de informe que figura en el apéndice de la circular MSC/Circ.896/Rev.1.

6.17 Durante el FAL 35 se había manifestado la opinión de que era necesario examinar el sistema de registro de los informes sobre los migrantes ilegales a fin de posibilitar el procesamiento de información estadística de manera sistemática, por ejemplo, anualizada, y de esta manera contribuir al establecimiento de datos fiables que permitan su uso en relación con los indicadores de desempeño que se deben utilizar para hacer el seguimiento del desempeño de la Organización en comparación con su Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel y prioridades.

6.18 El Comité reconoció que la circular MSC/Circ.896/Rev.1 es competencia del MSC, y que el MSC debe examinar y resolver todas las cuestiones relacionadas con dicha circular, que sirve de base para la notificación.

6.19 El Comité examinó el documento FAL 39/6/2 (Secretaría), que contiene las cifras sobre notificaciones de casos de migrantes ilegales transportados por mar recibidas por la Secretaría y distribuidas mediante las circulares MSC.3/Circ.6 a MSC.3/Circ.22 entre 2003 y 2013:

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Casos de migrantes ilegales	55	381	86	189	86	1
Migrantes ilegales	1 266	8 747	2 376	14 985	978	6

6.20 El número total de casos derivados de prácticas peligrosas que guardan relación con el tráfico o el transporte de migrantes por mar notificado a la Organización durante el periodo entre el 1 de enero de 1999 y el 1 de septiembre de 2014 es de 1 925, referente a 88 833 migrantes ilegales.

6.21 El Comité tomó nota de que, en la circular nº 3281, de fecha 28 de junio de 2012, se invita a los Estados Miembros a que presenten informes utilizando el módulo de facilitación del GISIS. Sin embargo, el número de notificaciones recibidas en los últimos dos años ha disminuido considerablemente y en 2013 se notificó un solo suceso.

6.22 El Comité tomó nota de que el número real de migrantes ilegales y de personas rescatadas en el mar era considerablemente superior al notificado en el GISIS y que las cifras habían aumentado considerablemente en 2014, año en el que se tuvo que rescatar a un elevado número de personas. El observador de la ICS observó que, conforme aumenta la frecuencia de estos casos, también se exagera su efecto en el sector naviero, y que se había manifestado inquietud de que la situación estaba comenzando a estar fuera de control, por lo que hace a todas las partes interesadas.

6.23 El Comité tomó nota de que es necesario que los Gobiernos presenten a la OMI oportunamente informes sobre los sucesos pertinentes. Se manifestó cierta preocupación ante la complejidad del sistema de notificación del GISIS, dado que es necesario llenar 59 campos de datos. No obstante, el Comité tomó nota de que la base de datos se había elaborado basándose en la información solicitada en la circular MSC/Circ.896/Rev.1, y que el MSC tendría que ocuparse de todas las modificaciones que se introdujeran a dicha circular. El observador del ACNUR acogió con beneplácito la introducción del módulo del GISIS y se ofreció a compartir datos del ACNUR con la OMI.

6.24 La delegación de Sudáfrica advirtió en contra del uso generalizado de la expresión "migrantes ilegales" y sugirió que se tomaran también en consideración los casos legítimos de refugiados.

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

6.25 El Comité recordó que, durante el COMSAR 14, celebrado en marzo de 2010, el Secretario General ofreció sus buenos oficios para continuar avanzando en el debate sobre medidas para proteger la seguridad de las personas rescatadas en el mar en la región del Mediterráneo.

6.26 El Comité recordó asimismo que la primera reunión regional había sido organizada por Italia el 12 de octubre de 2011, inmediatamente después de la celebración del evento paralelo del Día Marítimo Mundial en Roma, y que habían asistido países de la región del Mediterráneo (Argelia, Chipre, España, Francia, Grecia, Italia, Líbano, Malta, Marruecos, Turquía), el Reino Unido y la Secretaría. El proyecto de mandato se aprobó, en principio, y durante dicha reunión se examinó parcialmente el proyecto de memorando de entendimiento regional.

6.27 El Comité también recordó que, a fin de avanzar de manera apreciable para ultimar el proyecto de memorando de entendimiento regional, se estimó que sería útil celebrar consultas oficiosas entre las partes interesadas con el objeto de llegar a un acuerdo sobre algunos de los aspectos más controvertidos y sobre los correspondientes proyectos de textos antes de organizar la próxima reunión regional formal. En consecuencia, el 21 de febrero de 2012 se celebraron consultas oficiosas entre las partes interesadas en la sede de la OMI. Se debatieron algunos de los aspectos más controvertidos, se llegó a acuerdos sobre

cuestiones delicadas y se mejoró en consecuencia el proyecto de texto de memorando de entendimiento regional.

6.28 El Comité recordó que la segunda reunión regional formal estaba prevista para el 18 de abril de 2012 en la sede de la OMI con miras a examinar el proyecto del instrumento sobre procedimientos relacionados con el desembarque de personas rescatadas en el mar.

6.29 El Comité tomó nota de que la reunión se había aplazado en respuesta a una solicitud de que se concediera más tiempo para la celebración de consultas oficiosas entre algunas de las partes interesadas.

6.30 El Comité tomó nota de la siguiente información facilitada por la Secretaría:

- .1 tras varios accidentes trágicos, incluido el que tuvo lugar el 3 de octubre de 2013, cuando un bote que llevaba migrantes de Libia a Italia se hundió frente a la isla italiana de Lampedusa, y que tuvo como saldo 360 víctimas mortales; y el del 11 de octubre de 2013, cuando otro bote se hundió en la región SAR de Malta, tras el cual se confirmaron, como mínimo, 34 víctimas mortales, la Secretaría reactivó el debate sobre la elaboración de un proyecto de acuerdo regional, y se convocó una reunión oficiosa entre los Estados Miembros que habían participado en debates anteriores para el 20 de noviembre de 2013; y
- .2 posteriormente se celebraron otras dos reuniones, el 11 de febrero de 2014 y el 7 de abril de 2014, a fin de avanzar en la labor sobre la elaboración de un proyecto de acuerdo regional. Está previsto volver a convocar la segunda reunión regional oficial en los próximos meses;
- .3 durante el NCSR 1 se tomó nota de las opiniones expresadas por las delegaciones de Bahamas, Islas Marshall, Italia, Malta, Panamá y la ICS de que:
 - .1 los países del Mediterráneo están esperando un aumento de la migración y se prevé que durante el segundo semestre de este año llegarían a Europa entre 100 000 y 150 000 migrantes;
 - .2 los buques de los servicios de guardacostas y salvamento no pueden hacer frente a la gran cantidad de personas que es necesario rescatar, por lo cual es necesario recurrir a la ayuda de buques mercantes a diario;
 - .3 a este respecto, se manifestó inquietud respecto de la seguridad y protección de los buques mercantes que transportan grandes cantidades de migrantes;
 - .4 esto supone una gran carga para las Administraciones y los propietarios de buques;
 - .5 se manifestó agradecimiento por la invaluable ayuda proporcionada por una gran cantidad de buques mercantes;
 - .6 la ICS ha elaborado orientaciones adicionales complementarias a las orientaciones publicadas anteriormente por la ICS, la OMI y el ACNUR;

-
- .7 la función que desempeñan el Comité de facilitación y los subcomités III y NCSR era marginal y no se había llevado a cabo ninguna labor sustantiva durante años; y
- .8 era mejor aplazar este resultado previsto hasta que se haya avanzado sobre este asunto a nivel regional;
- .4 el NCSR 1 reconoció la importancia de las cuestiones en juego y tomó nota que hasta la fecha no se había avanzado en el acuerdo regional mencionado *supra* y acordó aplazar la continuación del examen de este resultado durante este bienio, e invitó al MSC a que lo pasara al orden del día posbienio del Subcomité, asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación, en espera de que se continuase avanzando en esta cuestión a nivel regional; y
- .5 el III 1 adoptó una decisión en el mismo sentido que el NCSR 1 y también acordó invitar a los comités a que pasaran este resultado al orden del día posbienio del Subcomité y que se le asignaran dos periodos de sesiones para su ultimación.

6.31 El Comité recordó las observaciones del Secretario General en su alocución de apertura respecto de su plan de acción para la prevención de las migraciones ilegales por mar y de determinar y trazar el papel de la OMI para, en cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas como el ACNUR y el UNODC, tratar de evitar que los migrantes ilegales viajen por mar desde países del África del norte a los países de Europa continental.

6.32 El Comité tuvo en cuenta que el FAL 40 no se iba a celebrar durante este bienio y que la labor sobre esta cuestión continuaba en curso, por lo que acordó extender el plazo de ultimación de este punto hasta el año 2016.

7 GARANTIZAR LA PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Medidas para mejorar la ciberseguridad marítima

7.1 El Comité examinó el documento FAL 39/7 (Canadá), en el que se propone elaborar directrices sobre ciberseguridad marítima a la luz del gran incremento en la utilización de sistemas cibernéticos en todo el espectro del sector marítimo y se invita al Comité a que cree un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos para realizar esta labor, siguiendo el proyecto de mandato que figura en dicho documento.

7.2 Aunque se mostró un considerable apoyo a la continuación de la labor sobre la ciberseguridad y al establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia, el Comité tomó nota de que en el Plan de acción de alto nivel de la Organización, la responsabilidad en cuanto a la seguridad marítima recae en el MSC y no en el Comité de facilitación. Asimismo, el Comité tomó nota de que el sector ya estaba abordando esta cuestión y que se habían presentado al MSC 94 propuestas análogas relativas a la ciberseguridad.

7.3 El Comité decidió examinar, dentro del punto 13 del orden del día, la propuesta de aprobación de un nuevo resultado no previsto a este respecto (Programa de trabajo (véase el párrafo 13.2)).

Información relativa al embarque y desembarque del personal privado de protección armada (PPPA)

7.4 El Comité recordó que en el FAL 38 se había tomado nota de que la Secretaría había publicado en el sitio público de la OMI en la Red (www.imo.org), en el idioma en que se recibieron, las respuestas al cuestionario distribuido 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" y todos los procedimientos, legislación y políticas nacionales conexos facilitados.

7.5 El Comité recordó que en el FAL 38 se había invitado a los Gobiernos Contratantes a que tomaran nota de la información publicada en el sitio de la OMI en la Red y se había instado a los Estados Miembros que todavía no lo hubieran 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 fuera posible.

7.6 El Comité recordó que en el FAL 38 también se había acordado pedir a la Secretaría que se pusiera en contacto con los Estados Miembros para recordarles la necesidad de facilitar la información solicitada en la mencionada circular. Dada la importancia que reviste esta cuestión, el FAL 38 decidió volver a examinarla en el FAL 39.

7.7 El Comité tomó nota de que, habida cuenta de la decisión del FAL 38, la Secretaría había publicado la circular nº 3366, de 14 de mayo de 2013, en la que se recuerda a los Estados la necesidad de presentar a la Organización, tan pronto como les sea posible, la información que figura en el anexo de la circular MSC-FAL.1/Circ.2.

7.8 Asimismo, el Comité tomó nota de que, tras publicar la mencionada circular, la Organización sólo había recibido un número reducido de respuestas, concretamente de 16 Estados Miembros y un Miembro Asociado, 6 de los cuales están situados a orillas del océano Índico, el mar Árabe, el golfo de Adén o el mar Rojo, y de que la Secretaría había distribuido, el 17 de julio de 2014, la circular nº 3366/Add.1: "Recordatorio para presentar información en relación con 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".".

7.9 El Comité volvió a instar a los Gobiernos Contratantes a que cumplimentaran el cuestionario y lo presentaran a la Organización lo antes posible.

8 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

Facilitación de la expedición de cargas peligrosas

8.1 El Comité recordó que en el FAL 38 se había acordado dar por terminada la fase de prueba del mecanismo establecido durante 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.

8.2 El Comité también recordó que en el FAL 38 se había acordado 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 de dicho código, incluidos los transportados en bultos utilizados con fines médicos o de salud pública, e informar al respecto al FAL 39.

- 8.3 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría respecto de que:
- .1 la Secretaría asistió a la Reunión técnica del OIEA sobre cuestiones relacionadas con la armonización, la comunicación y el rechazo de expediciones, teniendo en cuenta los resultados de la Conferencia internacional de 2011 sobre la seguridad y protección del transporte de materiales radiactivos, celebrada en Viena del 1 al 3 de abril de 2014, en la cual la Secretaría informó de los resultados del FAL 38;
 - .2 la Reunión técnica manifestó su agradecimiento por la decisión de la OMI de dar por terminada la fase de prueba del mecanismo 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;
 - .3 en la Reunión técnica se tomó nota de la conclusión de la octava y última reunión del Comité directivo internacional (ISC-8), celebrada en Viena del 11 al 14 de junio de 2013, de que seguía existiendo la necesidad de centrarse en los rechazos y tratar estas cuestiones conforme vayan surgiendo. En la Reunión técnica también se deliberó respecto de la recomendación del ISC-8 de constituir un grupo de trabajo sobre rechazos que continuaría examinando la cuestión de los rechazos y retrasos de las expediciones y que presentaría informe al Comité sobre normas de seguridad en el transporte del OIEA (TRANSSC) por medio del Grupo de trabajo interorganismos (IAG), que es un grupo oficioso constituido por representantes de las secretarías de la OMI, la OACI, la CEPE-Naciones Unidas y el OIEA, que se ocupa del intercambio de información sobre la evolución de las reglas para el transporte de material radiactivo en todas las modalidades de transporte;
 - .4 a este respecto, durante la Reunión técnica se había acordado cambiar el nombre del grupo de trabajo propuesto por "Grupo de trabajo sobre la facilitación del transporte" (TFWG). El mandato para el TFWG se elaborará en los próximos 12 meses; y
 - .5 se prevé que el TFWG remitirá las recomendaciones pertinentes al IAG y, a su vez, las secretarías del OIEA/OMI/OACI/CEPE-Naciones Unidas las remitirán a los órganos pertinentes dentro de sus organizaciones. Las secretarías de la OMI y del OIEA mantendrán al Comité informado de todo cambio de situación que pueda ocurrir con respecto al TFWG y de todas las propuestas o resultados relacionados con los rechazos y los retrasos que surjan de la labor del TRANSSC.

8.4 El Comité tomó nota de la información de que 1 119 interesados han utilizado el programa educativo informático sobre la Clase 7 que se ha elaborado y está operativo en el sitio en la red www.class7elearning.com. El Comité observó que este programa está disponible gratuitamente para todos los usuarios no comerciales.

9 DIRECTRICES SOBRE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE AMARRE

9.1 El Comité recordó que en el FAL 32 se había aprobado la circular FAL.6/Circ.11 y que había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un curso modelo sobre la formación del personal de amarre.

9.2 El Comité recordó que en el FAL 38 se había examinado el documento FAL 38/8/1 (España e Italia) en el que se proponen enmiendas a la circular FAL.6/Circ.11: "Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre", cuyo objeto era mejorar el nivel de seguridad cuando los buques proceden a realizar operaciones de amarre, mediante la actualización de la formación teniendo en cuenta la experiencia obtenida, y que había acordado incluir la formación del personal de amarre como un nuevo resultado en las propuestas del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015. La Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, lo incluyó en la resolución A.1061(28) como resultado previsto 5.2.1.31.

9.3 El Comité examinó las propuestas de Bélgica, España e Italia (FAL 39/9) de enmendar la circular FAL.6/Circ.11, que se consideraron necesarias dada la evaluación en el modo en que se prestan los servicios de amarre, los cambios considerables que han afectado a los buques y a los puertos, y a la interdependencia total existente entre las actividades en tierra y las actividades de a bordo.

9.4 Si bien muchas de las enmiendas propuestas recibieron un apoyo general, durante los extensos debates varias delegaciones manifestaron cierta inquietud por el hecho de que algunos de los requisitos de formación propuestos eran excesivos o no eran aplicables a las funciones del personal de amarre basado en tierra. También se señaló que el requisito de que el personal de amarre forme parte de una organización profesional específica quizás fuese en contra de la legislación laboral nacional. En el anexo 6 figura una declaración del observador de la ITF.

9.5 El Comité acordó que muchos de los problemas los podría resolver un grupo de trabajo y decidió remitir el documento al Grupo de trabajo sobre las circulares FAL relacionadas con la formación del personal de amarre, a fin de que los examinase y continuase trabajando en esta cuestión.

Constitución del Grupo de trabajo sobre las circulares FAL relacionadas con la formación del personal de amarre y una herramienta para la autoevaluación de la implantación nacional del Convenio de facilitación

9.6 El Comité estableció el Grupo de trabajo sobre las circulares FAL relacionadas con la formación del personal de amarre bajo la presidencia del Sr. Moisés de Gracia (Panamá) y, teniendo en cuenta el documento FAL 39/9, las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, le encargó:

- .1 examinar la revisión de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre y, de ser apropiado, elaborar un proyecto definitivo a fin de que lo aprobase el Comité; y
- .2 elaborar la página introductoria de una circular FAL, si procedía.

Examen del informe del Grupo de trabajo

9.7 Tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo (FAL 39/WP.7), y haber tomado nota de la división de opiniones en el seno del Grupo, el Comité reconoció que no era posible aprobar las directrices revisadas preparadas por el Grupo de trabajo.

9.8 El Comité asimismo observó que las cuestiones siguientes deberían tomarse en consideración en revisiones futuras de las directrices:

- .1 la necesidad de incluir en las Directrices una definición de personal de amarre; y
- .2 la conveniencia de retener en la circular las referencias a la privatización de los servicios portuarios.

9.9 Por tanto el Comité aprobó ampliar hasta 2016 el plazo de ultimación para el resultado previsto 5.2.1.31. El Comité examinó la posibilidad de establecer un grupo de trabajo por correspondencia que presentase un informe en el FAL 40, si bien la mayoría del Comité no apoyó esta opción debido a la ausencia de un mandato. El Comité invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentasen propuestas en el FAL 40, momento en el cual se constituiría un grupo de trabajo.

9.10 En el anexo 6 figura una declaración del observador de la ITF.

10 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

10.1 El Comité recordó que en el FAL 38 se había aprobado las prioridades temáticas del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) respecto de las cuestiones relacionadas con la facilitación para el bienio 2014-2015. El Comité tomó nota de que el Comité de cooperación técnica (TC), en su 63º periodo de sesiones, había aprobado el PICT para 2014-2015, el cual incluía varias actividades relacionadas con el Convenio de facilitación que se implantarán durante el próximo bienio.

10.2 El Comité recordó que en el FAL 37 se había tomado nota de la decisión adoptada durante el TC 61 de constituir un grupo de trabajo por correspondencia para la elaboración de un proyecto de demostración que vincule el PICT con el ODM 1 relativo a la reducción de la pobreza, a fin de continuar avanzando en esta cuestión. El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia era Angola.

10.3 El Comité examinó el documento FAL 39/10 (Secretaría), que contiene información sobre el estado de las actividades relacionadas con la implantación del Convenio de facilitación, enmendado, realizadas en el marco del PICT entre enero de 2013 y abril de 2014, y tomó nota de que:

- .1 se celebraron tres seminarios regionales, en Perú, Costa Rica y Antigua y Barbuda;
- .2 siguiendo la información proporcionada por la Secretaría en el FAL 38 respecto del Plan estratégico para fomentar la adhesión al Convenio de facilitación y conseguir su implantación eficaz, la Secretaría organizó cuatro seminarios nacionales (en Chile, Kenya, Malasia y Myanmar), a fin de fomentar la adhesión y lograr una mejor implantación del Convenio de facilitación. Estos seminarios nacionales han proporcionado un mejor entendimiento del Convenio de facilitación y sobre los medios electrónicos para el despacho de buques y el empleo del concepto de ventanilla única, y las conclusiones han sido muy positivas. Estos seminarios han sido una buena oportunidad para mejorar la coordinación entre las autoridades públicas y el sector privado en los puertos;
- .3 se celebró en Côte d'Ivoire un seminario regional sobre "Polizones en África central y occidental: Análisis de la situación actual y medidas para reducir su número";

- .4 la Secretaría también ultimó un estudio de viabilidad para la elaboración de un sistema de gestión portuaria (sistema de ventanilla única) en Ho Chi Minh (Viet Nam); y
- .5 otro proyecto importante relacionado con la facilitación fue el proyecto de demostración aprobado por el TC 62, encaminado a "poner de manifiesto el posible papel de la facilitación del transporte marítimo en la reducción de la pobreza (ODM 1)". La Secretaría despachó dos misiones a Camerún. La primera, una misión de evaluación de necesidades, se realizó en marzo de 2013. La segunda misión se efectuó en diciembre de 2013 como parte de la segunda fase del proyecto. Esta fase se centró en la auditoría de los tiempos de tránsito en puerto, la armonización de las prácticas y servicios, las mejoras en la red de carreteras y el equipo del puerto, incluidas las necesidades de formación para el personal administrativo y los interesados en el despacho de buques. Se va a efectuar otra misión para este proyecto en Camerún, pero las fechas se decidirán más tarde según cómo avance la labor en el país; el objetivo de la nueva misión será analizar y sintetizar las medidas planeadas o ya realizadas por las distintas partes encaminadas a reducir el tiempo de espera en los puertos.

10.4 Las delegaciones de Antigua y Barbuda, Chile, Kenya y Perú expresaron su agradecimiento por las actividades de cooperación técnica ejecutadas por la OMI en sus países. En el anexo 6 figura una declaración de la delegación del Perú.

10.5 La delegación de Camerún manifestó su gratitud por la implantación del proyecto de demostración, y recordó que Camerún había pedido en el TC 64 que se considerara la posibilidad de contratar a un consultor nacional para trabajar con los consultores de la OMI en el proyecto como mecanismo para crear capacidad nacional, y lamentó que esto no hubiera sido posible debido a la falta de fondos. El Comité tomó nota de la información, y posteriormente remitió la cuestión al próximo periodo de sesiones del Comité de cooperación técnica (TC 65).

Prioridades temáticas propuestas para el bienio 2016-2017

10.6 El Comité tomó nota de que para el TC 65, cuya celebración está prevista en julio de 2015, se prevé la aprobación del PICT para 2016-2017, que se elaborará basándose en la evaluación de necesidades de los beneficiarios, el programa de trabajo aprobado de la Organización, los intereses de los socios en el desarrollo, las prioridades temáticas acordadas por los comités y las necesidades correspondientes de los países en desarrollo.

10.7 El Comité recordó que, en el marco de su iniciativa de examen y reforma, el Secretario General había recomendado al Consejo (C 109/3/1, párrafo 48) que se seleccionase un número limitado de temas prioritarios de cooperación técnica por año a fin de conseguir una ejecución más eficaz y aumentar al máximo el efecto de las actividades nacionales en toda las regiones. Esto se financiaría a través de la asignación de un porcentaje "protegido" de la parte principal de los fondos de cooperación técnica basándose en el programa existente de servicios de asesoramiento técnico, como modelo a seguir. A este respecto, y si bien 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 que los examinase el Comité, los siguientes seis temas prioritarios para el bienio 2016-2017:

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

10.8 El Comité tomó nota de que examinando los resultados del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI se podía deducir hasta la fecha, claramente, que la Organización no tendrá otra opción que asignar, durante el bienio 2016-2017, una parte importante de sus limitados recursos en materia de cooperación técnica a dar respuesta a las necesidades emergentes de los Estados Miembros relacionadas con el Plan de auditorías. Por tanto, la asignación de recursos para cuestiones relativas a la facilitación así como a otros objetivos estará, inevitablemente, restringida. En consecuencia, los seminarios nacionales serían la prioridad y la determinación de las necesidades relacionadas con la facilitación se basaría en la información que se proporcione a través de los perfiles marítimos de los países. Por consiguiente, se instó a los países que no habían completado su perfil marítimo a que lo hicieran y, en el caso de que ya lo hayan hecho, que comprueben que los datos están actualizados y que incluyen información relacionada con las necesidades para la facilitación.

10.9 La delegación de Chile reiteró la opinión ya expresada durante el TC 64 de que era necesario mantener los eventos relacionados con la cooperación técnica regional, independientemente de la existencia de los perfiles marítimos de los países. En el anexo 6 se adjunta una declaración de la delegación de Chile.

Prototipo de ventanilla única marítima

10.10 El Comité examinó el documento FAL 39/10/3 (Secretaría) y recordó que el FAL 38 había aceptado la propuesta de Noruega de que, tomando en consideración tanto los costos como las complejidades de los sistemas de intercambio electrónico de información, así como sus ventajas para reducir las cargas administrativas de los capitanes de buques y las Administraciones, se debería pedir al TC 63 que examine la posibilidad de incorporar una nueva actividad de proyecto en el PICT a fin de elaborar un prototipo de ventanilla única para el transporte marítimo. Esta nueva actividad de proyecto podría ser de ayuda para los Estados Miembros por lo que respecta a la financiación y asistencia técnica necesarias para establecer sistemas de intercambio electrónico de información.

10.11 El Comité también recordó que durante el TC 63 se había aprobado el PICT para 2014-2015, incluida la mejora del intercambio electrónico de información, mediante la realización de cuatro misiones de evaluación de necesidades en países pilotos seleccionados.

10.12 El Comité tomó nota de que durante las actividades de cooperación técnica sobre facilitación la Secretaría había determinado que la mayoría de los Estados Miembros cuentan

con alguna variedad de ventanilla única en relación a la carga, si bien solamente algunos cuentan con una ventanilla única para el transporte marítimo. Partiendo de estas experiencias y para hacer un uso más eficaz de los recursos limitados disponibles en el PICT, la Secretaría piensa elaborar un prototipo de ventanilla única marítima, en vez de llevar a cabo las cuatro misiones de evaluación. Esta ventanilla única marítima se centraría en facilitar el despacho de los buques, pasajeros y tripulantes, y en conectar la información relativa a la carga con la ventanilla única sobre el despacho de la carga con la que ya se cuenta, haciendo uso de la información presentada en los formularios de facilitación de la OMI.

10.13 El Comité tomó nota de que el cronograma de proyecto contaba con tres fases:

- .1 Primera fase: compilación de información sobre la situación actual relativa al despacho de buques, cargas y pasajeros, en puertos sitios en seis países en desarrollo;
- .2 Segunda fase: partiendo de la información compilada en la fase 1, se enviará un segundo cuestionario a las autoridades que participan en el despacho de buques, tales como las portuarias, marítimas, aduaneras, de salud, de agricultura, de policía y de inmigración; y
- .3 Tercera fase: Partiendo de la información obtenida en las fases I y II, se concebirá un prototipo de ventanilla única marítima y se implantará en uno de los países seleccionados. Este prototipo lo elaborarán expertos en tecnología de la información y en despacho portuario, y el producto final será propiedad de la OMI.

10.14 El Comité tomó nota de que varias delegaciones apoyaron la iniciativa y también tomó nota de los ofrecimientos de algunas delegaciones de participar en el proyecto. El Comité también tomó nota de que esta iniciativa era parte esencial del examen del anexo del Convenio de facilitación, dado que apoyará a la implantación de sistemas para el intercambio electrónico de información.

10.15 El Comité pidió a la Secretaría que informara en el FAL 40 de los avances en este proyecto.

11 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Relaciones con organizaciones no gubernamentales

11.1 El Comité examinó el documento FAL 39/11 (Secretaría) y tomó nota de las decisiones pertinentes adoptadas por el C 110, el C/ES.27 y el C 112 respecto de las relaciones con organizaciones no gubernamentales.

11.2 Entre otras cosas, el Comité tomó nota de que, desde la celebración del FAL 38, el Consejo, en su 110º periodo de sesiones había decidido:

- .1 no conceder el carácter consultivo a Euroshore International (Euroshore);
- .2 convertir en carácter consultivo pleno el carácter consultivo provisional concedido a: Asociación de Constructores de Grandes Yates (SYBAss), Pacific Environment, Coalición para un Transporte Marítimo Limpio (CSC), Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC) y la Asociación Internacional de Productos Metálicos de Hierro (IIMA);

- .3 retirar el carácter consultivo a la Federación Europea de Intermediarios de Seguros (BIPAR) e informar de ello a la Asamblea;
- .4 recordar a la Unión Internacional de Salvadores (ISU) y al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) la necesidad de cumplir sus obligaciones en virtud del Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales y las Directrices para la atribución del carácter consultivo, y que, en caso de que no mejorase su actuación durante el próximo bienio, se les podría retirar el carácter consultivo; y
- .5 mantener el carácter consultivo de la Asociación Mundial de Enseñanza y Formación Marítimas (GlobalMET) y del Fondo Internacional para la Protección de los Animales y su Hábitat (IFAW).

11.3 El Comité tomó nota de que, entre otras cosas, el C/ES.27 había decidido no conceder el carácter consultivo a la Asociación de Protección para el Sector Marítimo (SAMI).

11.4 El Comité tomó nota de que, entre otras cosas, el C 112 había decidido:

- .1 aplazar su decisión relativa a la solicitud de la Asociación internacional para la utilización de agua nebulizada (IWMA) hasta que haya presentado información adicional respecto de los párrafos 8, 14 y 15 del cuestionario de la OMI basado en el Reglamento y Directrices en relación con el carácter consultivo de las organizaciones internacionales no gubernamentales, e invitó a la Asociación a que presentara dicha información al Consejo, en su 113º periodo de sesiones, que se celebrará en diciembre de 2014, y le pidió a la IWMA que se ajustara al "Principio de una sola China" y que enmendara su sitio en la Red en consecuencia; y
- .2 no conceder el carácter consultivo a la Sociedad para la utilización del gas como combustible marino (SGMF).

12 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

12.1 El Comité recordó que el FAL 38 había aprobado la circular FAL.3/Circ.209, que contiene revisiones del texto de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación, y había invitado a los comités a que tomaran nota de dicha revisión y determinaran si las mejoras de redacción introducidas por el FAL 38 deberían incluirse, a su debido tiempo, en las Directrices pertinentes de los comités.

12.2 El Comité tomó nota de que el C 110 había decidido que las mejoras de redacción efectuadas por el FAL 38 podrían incluirse en toda revisión de la resolución A.1013(26), y había pedido a la Secretaría que preparase los cambios pertinentes resultantes de la modificación de las Directrices del Comité de facilitación, a fin de que los examinara el Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización, en su reunión de octubre de 2013.

12.3 El Comité tomó nota de que el C/ES.27 había aprobado el proyecto de texto revisado de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, así como el proyecto enmendado de resolución de la Asamblea conexas, y que los había remitido a la Asamblea para que los adoptara en su vigésimo octavo periodo de sesiones ordinario.

12.4 Asimismo, el Comité tomó nota de que la A 28 había adoptado la resolución A.1062(28): "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización". En dicha resolución se pide a los comités que examinen y revisen, durante el bienio 2014-2015, las Directrices sobre organización y método de su trabajo, teniendo en cuenta las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, según proceda.

12.5 El Comité también tomó nota de que el MEPC 66 había acordado esperar a conocer los resultados del examen por el MSC 93 del documento pertinente elaborado por la Secretaría (MSC 93/19), antes de adoptar una decisión al respecto.

12.6 El Comité tomó nota de que el MSC 93 había aprobado, en general, las Directrices de los comités, pero había observado que, con las mejoras de redacción relativas a la constitución de subgrupos de grupos de trabajo, se había suprimido el importante concepto de acuerdo unánime contemplado en las Directrices existentes de los comités. Por consiguiente, el MSC 93 había vuelto a incluir el concepto de acuerdo unánime en relación con la constitución de subgrupos en el párrafo 5.20 de las Directrices y había autorizado a la Secretaría a que introdujera las modificaciones de redacción necesarias y a que informara al MEPC 67 acerca de la decisión del Comité. Posteriormente, el MSC 93 había aprobado el proyecto de circular MSC-MEPC relativa a las "Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares", a reserva de que el MEPC 67 también lo aprobara, y había tomado nota de que las disposiciones enmendadas serían aplicables a los documentos presentados al MSC 95 y a todas las reuniones futuras de los subcomités.

12.7 El Comité examinó el documento FAL 39/12 (Secretaría) en el que figuran propuestas de enmiendas a las Directrices del Comité, y aprobó la circular FAL.3/Circ.210 que contiene el texto revisado de las "Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación".

13 PROGRAMA DE TRABAJO

NUEVOS RESULTADOS PROPUESTOS POR LOS GOBIERNOS MIEMBROS Y LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Publicación conjunta OMI/OACI sobre las señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas

13.1 El Comité examinó el documento FAL 39/13 (Italia y la ISO), en el que se propone efectuar un examen de la publicación conjunta OMI/OACI sobre las señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas, y acordó incluir, en el orden del día posbienal del Comité, un resultado titulado "Examen de las señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas", asignando un periodo de sesiones para ultimar el punto. Tras tomar en consideración que esta cuestión no la examinaría hasta la primavera de 2016, el Comité acordó informar de su decisión a la OACI y, con miras a evitar demoras, recomendar que procediera a dar salida a su publicación sobre las señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos.¹

¹ Con posterioridad al FAL 39, la Secretaría contactó con la OACI para informar de la decisión del Comité; seguidamente la Secretaría de la OACI informó de que el Panel OACI FAL examinaría la versión definitiva en mayo de 2016, por lo que la fecha prevista para dar salida a la publicación conjunta, esto es, 2016, seguiría siendo válida para la OACI.

Directrices sobre ciberseguridad marítima

13.2 El Comité examinó el documento FAL 39/WP.8 (Canadá) en el que se propone elaborar directrices sobre los aspectos de la facilitación referidos a la protección de la red del transporte marítimo frente a las amenazas cibernéticas, y acordó incluir en su orden del día posbienal un resultado sobre "Directrices sobre ciberseguridad marítima", asignando un periodo de sesiones para su ultimación.

NUEVOS RESULTADOS ACORDADOS COMO CONSECUENCIA DE LA ARMONIZACIÓN DE LOS PUNTOS SUSTANTIVOS QUE PROCEDEN INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL, CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL

13.3 Al elaborar la lista de puntos sustantivos que se han de incluir en el orden del día provisional, y tras tomar en consideración los problemas experimentados durante el periodo de sesiones al examinar cuestiones relacionadas con las medidas de alto nivel que no están incluidas como resultados en el programa de trabajo del Comité, el Presidente propuso una lista revisada de puntos sustantivos (FAL 39/WP.3, anexo 1), armonizada con el Plan de acción de alto nivel aprobado por la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones.

13.4 Sin embargo, el Comité reconoció que seguía habiendo algunas cuestiones del orden del día actual del Comité que no estaban incluidas en el Plan de acción de alto nivel. El Comité también reconoció que esta situación también se había producido en periodos de sesiones anteriores y, a fin de conseguir una coherencia entre el orden del día del Comité y su Plan de acción de alto nivel, el Comité acordó aprobar:

- .1 un resultado no previsto sobre "Aplicación del concepto de ventanilla única", en el marco de la medida 8.0.3 del Plan de acción de alto nivel; y
- .2 la adición de "polizones" en el resultado previsto 8.0.2.1, tal como sigue: "Examen y análisis de informes e información sobre migrantes ilegales y polizones".

REFERENDO DE LOS RESULTADOS

13.5 De conformidad con las disposiciones pertinentes de las "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización" (resolución A.1062(28)), el Comité invitó al C 113 a que refrendara, para su inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2016-2017, los siguientes nuevos resultados acordado por el Comité:

- .1 examen de las señales internacionales para orientación del público en las terminales marítimas (párrafo 13.1);
- .2 directrices sobre ciberseguridad marítima (véase el párrafo 13.2); y
- .3 aplicación del concepto de ventanilla única (véase el párrafo 13.4.1).

13.6 El Comité también invitó al C 113 a que refrendase, para su inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2016-2017, la sustitución del actual título del resultado 8.0.2.1 por: "Examen y análisis de informes e información sobre migrantes ilegales y polizones" (véase el párrafo 13.4.2).

PUNTOS SUSTANTIVOS PARA SU INCLUSIÓN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL FAL 40

13.7 El Comité enmendó y aprobó la lista de puntos sustantivos para su inclusión en el orden del día provisional del FAL 40, tal como figura en el anexo 2.

CONSTITUCIÓN DE GRUPOS DE TRABAJO Y DE REDACCIÓN EN EL FAL 40

13.8 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los diferentes puntos del orden del día, el Comité acordó que en el FAL 40 deberían constituirse grupos de trabajo sobre los siguientes puntos:

- .1 prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos; y
- .2 examen de las "Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre".

13.9 El Comité acordó que en el FAL 40 debería constituirse un grupo de redacción para la adopción de las enmiendas al anexo del Convenio de facilitación y reconoció que, en esta fase, no era posible predecir si debería constituirse grupos de redacción adicionales en el FAL 40.

13.10 Asimismo, el Comité acordó que, si surgiera la necesidad, en el FAL 40 se debería decidir si pudiera ser necesario constituir otros grupos de trabajo o de redacción cuando examine los diversos puntos del orden del día. El Comité encargó a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborase y distribuyese el calendario provisional del FAL 40 y una lista de los grupos de trabajo o de redacción que podría ser necesario constituir, para que se examine durante el FAL 40.

FECHA Y LUGAR DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

13.11 El Comité tomó nota de que estaba previsto que el FAL 40 se celebrara, en principio, en marzo o en abril de 2016 en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres (Reino Unido).

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL COMITÉ PARA EL BIENIO 2014-2015

13.12 El Comité refrendó el informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2014-2015, en el que se reproducen los puntos enumerados en la resolución A.1061(28), por lo que el Comité instó al C 113 a que tomase nota del informe sobre la situación de los resultados del Comité de facilitación, tal como figura en el anexo 3.

PROPUESTAS PARA EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2016-2017

13.13 El Comité, tras examinar el documento FAL 39/WP.4 (Secretaría), en el que se proponen modificaciones en relación con los resultados previstos asignados al Comité durante el bienio en curso teniendo en cuenta el progreso realizado por el Comité durante el bienio actual, aprobó los presupuestos relativos al Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2016-2017 por lo que se refiere a cuestiones propias del ámbito del Comité de facilitación, tal como figura en el anexo 4, para su presentación al C 113.

ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ

13.14 El Comité refrendó el informe sobre la situación de los resultados previstos aceptados como resultados posbienales para el bienio 2014-2015, tal como lo había preparado la Secretaría, en consulta con el Presidente, por lo que invitó al C 113 a que tomase nota del informe bienal sobre la situación de los resultados del Comité de facilitación, tal como figura en el anexo 5.

14 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2015

14.1 De conformidad con lo estipulado en su Reglamento, el Comité reeligió por aclamación al Sr. Yury Melenas (Federación de Rusia) como Presidente y a la Sra. Marina Angsell (Suecia) como Vicepresidenta para 2015.

15 OTROS ASUNTOS

15.1 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento en relación con este punto del orden del día.

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

16.1 Se invita al Consejo en su 113º periodo de sesiones a que:

- .1 examine el informe del 39º periodo de sesiones del Comité de facilitación y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI, a que lo remita, junto con sus observaciones y recomendaciones, a la Asamblea de la OMI en su vigésimo noveno periodo de sesiones;
- .2 tome nota de la aprobación de las enmiendas al Anexo del Convenio de facilitación, con miras a su distribución de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, para su adopción en el FAL 40 (párrafo 4.43 y anexo 1);
- .3 tome nota de las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de facilitación (FAL.3/Circ.210) (párrafo 12.7);
- .4 refrende los nuevos resultados acordados en el periodo de sesiones para incluirlos en el Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2016-2017 (párrafos 13.5 y 13.6);
- .5 tome nota del informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2014-2015 (párrafos 13.12 y anexo 3);
- .6 refrende las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2016-2017 que guardan relación con la labor del Comité de facilitación (párrafo 13.3 y anexo 4); y
- .7 tome nota del orden del día posbienal actualizado del Comité de facilitación (párrafo 13.14 y anexo 5).

16.2 Se invita al Comité de seguridad marítima en su 94º periodo de sesiones a que:

- .1 encargue al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que, en su 23ª reunión (E&T 23), que se celebrará en abril de 2015, examine la

- propuesta formulada por el Japón en el anexo 2 del documento FAL 39/4, de forma que el CCC 2 asesore al FAL 40 sobre la información exigida en el Manifiesto de mercancías peligrosas, enumerado en la norma 2.8.1 y en el formulario FAL 7 (párrafos 4.20, 4.25 y 4.41);
- .2 tome nota de los resultados del Seminario regional sobre polizones en África central y occidental, celebrado en Abidján (Côte d'Ivoire) del 25 al 27 de marzo de 2014, al que se hace referencia en los documentos FAL 39/6 y FAL 39/6/1, incluida la lista pormenorizada de propuestas acordadas para fomentar la eficacia de la protección portuaria (párrafos 4.28 a 4.38);
 - .3 tome nota de la decisión del Comité de que los certificados electrónicos deberían utilizarse como equivalente de los certificados impresos tradicionales, siempre que los certificados y el sitio en la Red utilizado para acceder a los mismos sigan las directrices aprobadas por la Organización y que a bordo del buque se disponga de instrucciones de verificación específicas (párrafo 5.32);
 - .4 tome nota de la decisión del Comité de que los certificados electrónicos visualizados en ordenadores deberían considerarse como que cumplen las prescripciones de estar "a bordo" (párrafo 5.33);
 - .5 examine la conveniencia de enmendar las circulares FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS.1/Circ.1462 sobre la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, con miras a que reflejen la antedicha decisión (párrafo 5.33);
 - .6 tome nota de que se le ha encargado a la Secretaría que modifique el módulo *Survey and certification* del GISIS a fin de incorporarle referencias a las Administraciones que expiden certificados electrónicos, incluyendo la lista de certificados que expide cada Administración por medios electrónicos e información adicional, según lo considere la Administración y para que se haga accesible esta información para el público en general (párrafo 5.34);
 - .7 tome nota de que el Comité ha instado a las Administraciones que expiden certificados electrónicos a que comuniquen la información necesaria a la Organización por medio del módulo *Survey and certification* del GISIS, una vez se hayan implantado los cambios en el módulo (párrafo 5.35);
 - .8 examine la circular FAL.5/Circ.39/Rev.1: "Directrices para el uso de certificados electrónicos" y a que tome las medidas necesarias, según proceda (párrafo 5.36);
 - .9 tome nota de que se ha vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos con miras a continuar recabando experiencia con la implantación y el uso de los certificados electrónicos y proponer las revisiones que sean necesarias a las Directrices, según sea necesario; elaborar un marco modelo para implantar los certificados electrónicos; considerar alternativas al uso de firmas, cuños y sellos tradicionales para expedir y aprobar los certificados electrónicos y asesore al Comité acerca de las posibilidades de introducir normas del sector a fin de apoyar el uso de los certificados electrónicos (párrafo 5.38);

-
- .10 tome nota de la decisión de ampliar hasta 2016 la fecha prevista para la ultimación del resultado previsto: "Elaboración de medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar" (párrafo 6.31);
 - .11 tome nota de la decisión de aprobar un nuevo resultado no previsto sobre directrices sobre ciberseguridad para su inclusión en el Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2016-2017 (párrafos 7.1 a 7.3, 13.2 y 13.5.2); y
 - .12 tome nota de la necesidad de presentar la información solicitada en la circular MSC-FAL.1/Circ.2 sobre el personal privado de protección armada (PPPA) (párrafo 7.9).

16.3 Se invita al Comité de protección del medio marino en su 67º periodo de sesiones a que:

- .1 tome nota de la decisión del Comité de que los certificados electrónicos se utilicen como equivalente de los certificados impresos tradicionales, siempre que los certificados y el sitio en la Red utilizado para acceder a los mismos siga las directrices y que a bordo del buque se disponga de instrucciones de verificación específicas (párrafo 5.32);
- .2 tome nota de la decisión del Comité de que los certificados electrónicos visualizados en ordenadores deberían considerarse como que cumplen las prescripciones de estar "a bordo" (párrafo 5.33);
- .3 examine la conveniencia de enmendar las circulares FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS.1/Circ.1462 sobre la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, 2003, de modo que se refleje la decisión previa (párrafo 5.33);
- .4 tome nota de que se le ha encargado a la Secretaría que modifique el módulo *Survey and certification* del GISIS a fin de incorporarle referencias a las Administraciones que expiden certificados electrónicos, incluyendo la lista de certificados que expide cada Administración por medios electrónicos e información adicional, según lo considere la Administración y para que haga accesible esta información al público en general (párrafo 5.34);
- .5 tome nota de que el Comité ha instado a las Administraciones que expiden certificados electrónicos a que comuniquen la información necesaria a la Organización por medio del módulo *Survey and certification* del GISIS, una vez se hayan implantado los cambios en el módulo (párrafo 5.35);
- .6 examine la circular FAL.5/Circ.39/Rev.1: "Directrices para el uso de certificados electrónicos" y tome todas las medidas necesarias, según proceda (párrafo 5.36); y

- .7 tome nota de que se ha vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos con miras a continuar recabando experiencia con la implantación y el uso de los certificados electrónicos y proponer las revisiones que sean necesarias a las directrices, según sea necesario; elabore un marco modelo para implantar los certificados electrónicos; considerar alternativas al uso de firmas, cuños y sellos tradicionales para expedir y aprobar los certificados electrónicos; y asesore al Comité acerca de las posibilidades de introducir normas del sector a fin de apoyar el uso de los certificados electrónicos (párrafo 5.38);
- 16.4 Se invita al Comité de cooperación técnica en su 67º periodo de sesiones a que:
- .1 tome nota de la aprobación de las prioridades temáticas para el Programa integrado de cooperación técnica que abarca el bienio 2016-2017 y a que adopte las medidas oportunas (párrafo 10.7);
- .2 tome nota del recordatorio a los Estados Miembros en el sentido de que permitan información sobre las necesidades en materia de facilitación a través de los perfiles marítimos de los países (CMP) (párrafo 10.8); y
- .3 tome nota del proyecto de la Secretaría de elaborar un prototipo de ventanilla única marítima como parte esencial del examen del anexo del Convenio de facilitación porque ello supondría un apoyo a la implantación de sistemas de intercambio electrónico de información. Este proyecto se financiará a través del PICT, algunas delegaciones manifestaron su interés de participar en el proyecto (párrafos 10.10 a 10.15);

ANEXO 1

ENMIENDAS¹ AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN

Capítulo 1 – Definiciones y disposiciones generales

A. *Definiciones*

Para los fines de aplicación del presente anexo, las expresiones que a continuación se citan poseen el siguiente significado:

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

Autoridades públicas: organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar o hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las normas y prácticas recomendadas que contiene el presente anexo.

Buque dedicado a cruceros: buque que efectúa un viaje internacional, cuyos pasajeros alojados a bordo participan en un programa de grupo, que tiene previstas escalas turísticas temporales en uno o más puertos diferentes y que durante el viaje, normalmente, no:

- a) embarca ni desembarca ningún otro pasajero;
- b) carga ni descarga ningún tipo de carga.

Capitán: la persona que tiene el mando de un buque.

Carga: todos los bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos de correo, las provisiones, las piezas de respeto y el equipo del buque, las unidades de transporte que no se transporten en virtud de un contrato de transporte con un expedidor, los efectos de la tripulación y los equipajes acompañados de los pasajeros.

Código PBIP: el "Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias", adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), como pueda quedar enmendado por la Organización.

Consignatario marítimo: la parte que representa en puerto al propietario y/o fletador del buque (el principal). Si se le pide, el consignatario tiene la responsabilidad, junto con el puerto, en relación con el principal, de proveer un atraque, todos los servicios portuarios y auxiliares necesarios, atender las solicitudes del capitán y de los tripulantes, despachar el buque con el puerto y otras autoridades (incluidas la preparación y presentación de la documentación apropiada), además de entregar o recibir las mercancías en nombre del principal.

Contenedor: elemento de equipo de transporte de carácter permanente, y por lo tanto suficientemente resistente para poderse utilizar repetidas veces; proyectado especialmente para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin operaciones intermedias de carga, y para que se pueda sujetar y/o manipular fácilmente, para

¹ El texto de los proyectos de enmienda aparece sombreado (texto nuevo) y tachado (texto suprimido).

lo cual está dotado de los accesorios adecuados, y aprobado de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972 enmendado. El término "contenedor" no incluye ni vehículos ni embalajes/envases. No obstante, sí incluye los contenedores transportados sobre chasis.

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

Despacho: cumplimiento de las formalidades aduaneras y/o de otro tipo necesarias para:

- a) destinar las mercancías al consumo interno, la exportación o el paso a otro régimen aduanero (el denominado "despacho aduanero");
- b) permitir la entrada de personas a un Estado; o
- c) permitir que un buque entre o salga de un puerto dentro del territorio del Estado.

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

Documento de transporte: información que da fe de que existe un contrato de transporte entre un propietario del buque y un ~~cargador~~ expedidor, que puede ser una carta de porte, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal.

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

Efectos de la tripulación: ropa, objetos de uso corriente y otros artículos que pueden incluir dinero, pertenecientes a la tripulación y transportados a bordo del buque.

Equipajes acompañados de los pasajeros: bienes, que pueden incluir dinero, transportados por cuenta de un pasajero a bordo del mismo buque, los lleve o no consigo, a condición de que no sean objeto de un contrato de transporte de mercancías o de otro acuerdo análogo.

Equipo del buque: artículos, distintos de las piezas de respeto del buque, que se transportan a bordo para ser utilizados en él y que son amovibles pero no de consumo, incluidos accesorios tales como botes salvavidas, dispositivos de salvamento, muebles, aparejos del buque y objetos análogos.

Expedidor: la parte mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte como expedidor y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con un transportista. También conocido como remitente.

Hora de llegada: hora a la que un buque fondea o atraca en un muelle, en puerto.

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

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

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

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

Pasajero en tránsito: el pasajero que llega desde el extranjero en un buque con propósito de proseguir su viaje hacia el extranjero en buque o por otro medio de transporte.

Permiso de tierra: el que recibe un tripulante para bajar a tierra durante la permanencia del buque en el puerto, dentro de los límites geográficos y de tiempo que pueden fijar las autoridades públicas.

Piezas de respeto del buque: artículos de reparación o de recambio para efectuar reparaciones o cambiar piezas en el buque que las transporta.

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

Polizón frustrado: persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto.

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

Propietario del buque: el propietario o el armador de un buque, ya se trate de una persona física o jurídica, y toda persona, que no sea el consignatario, que actúe en nombre de ellos.

Provisiones del buque: mercancías para ser utilizadas a bordo, incluidos productos de consumo, mercancías para vender a los pasajeros y a los tripulantes, el combustible y los lubricantes, pero excluyendo el equipo y las piezas de respeto del buque.

Tripulante: toda persona contratada efectivamente para desempeñar a bordo, durante un viaje, cometidos en relación con el funcionamiento o el servicio del buque, y que figure en la lista de la tripulación.

Unidad de transporte: contenedor, caja amovible, vehículo, vagón o cualquier otra unidad semejante.

Ventanilla única: una función que permite la remisión, a un único punto de entrada, de información normalizada abarcada por el Convenio.

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

B. Disposiciones generales

Teniendo en cuenta el párrafo 2 del artículo V del Convenio, las disposiciones del presente anexo no impedirán que las autoridades públicas tomen todas las medidas pertinentes o soliciten los datos suplementarios que estimen necesarios en caso de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyen una grave amenaza para el orden público, la seguridad o la salud públicas, tales como los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima o el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, o con el fin de impedir la introducción o la propagación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o las plantas.

1.1 **Norma.** Las autoridades públicas exigirán en todos los casos únicamente los datos indispensables, reduciendo su número a un mínimo.

~~1.1.1 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben tener en cuenta las consecuencias que en lo que respecta a la facilitación pueden derivarse de la introducción de operar sistemas de intercambio electrónico de información, y deben estudiar tales sistemas en colaboración con los propietarios de buques y todas las demás partes interesadas.~~

~~Deben simplificarse los documentos exigidos y los procedimientos de control existentes, y se ha de estudiar la posible conveniencia de lograr su compatibilidad con otros sistemas de información pertinentes.~~

1.2 **Práctica recomendada.** No obstante el hecho de que los documentos pueden ser prescritos y exigidos por separado para determinados fines en el presente anexo, las autoridades públicas, teniendo en cuenta el interés de las personas que han de rellenar dichos documentos, así como el objeto de los mismos, deberían prever la fusión en uno sólo de dos o más documentos **que haya de presentar la misma parte** siempre que sea posible y cuando de ello se derive una facilitación apreciable.

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

C. Sistemas de intercambio electrónico de información

1.3**bis** **Norma.** Las autoridades públicas adoptarán todas las medidas necesarias para establecer sistemas de intercambio electrónico de información a más tardar [fecha de adopción + tres años].

1.3**ter** **Norma.** Las autoridades públicas, cuando introduzcan sistemas de intercambio electrónico de información para agilizar los trámites de despacho, facilitarán a los propietarios de buques y a otras partes interesadas la información necesaria acerca de las prescripciones aplicables a los sistemas y concederán un periodo de transición adecuado antes de que la utilización de los sistemas adquiera carácter obligatorio. Se dispondrá un periodo de transición de al menos 12 meses para el uso obligatorio de los sistemas, a contar desde la fecha de introducción de tales sistemas.

1.3**quart** **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían permitir, durante un periodo de transición, que la información requerida para los trámites de despacho se presente tanto en forma electrónica como en papel.

1.3quin Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deberían alentar a las autoridades públicas a que adopten acuerdos que permitan presentar en un solo punto de entrada todos los datos exigidos por las autoridades públicas sobre la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques, las personas y la carga, con objeto de evitar la duplicación ("ventanilla única").

Se debería también examinar la conveniencia de que las ventanillas únicas sirvan de mecanismo para que las autoridades públicas comuniquen decisiones y otra información abarcada por el Convenio de facilitación.

~~1.4 — **Norma.** Al introducir los sistemas de intercambio electrónico de información sobre la llegada, permanencia y salida del buque, las personas y la carga que las autoridades públicas prescriben para facilitar los trámites de despacho, los Gobiernos Contratantes instarán a las autoridades públicas y otras partes interesadas (propietarios de buques, compañías de manipulación de carga, puertos marítimos, agentes de carga, etc.) a que realicen el intercambio de datos de conformidad con las correspondientes normas de las Naciones Unidas, incluida la norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT), u otras normas tales como el lenguaje XML.~~

~~1.5 — **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán en forma impresa cualquiera de los documentos exigidos cuando se hayan preparado mediante técnicas de tratamiento de datos en papel, siempre que sean legibles, se ajusten al formato acordado en el Convenio de facilitación y contengan la información exigida.~~

1.6 **Norma.** Las autoridades públicas, al introducir sistemas de intercambio electrónico de información para los trámites de despacho, limitarán la información que deban exigir a los propietarios de buques y otras partes interesadas a la prescrita en el Convenio de facilitación.

1.6bis Norma. Al introducir los sistemas de intercambio electrónico de información sobre la llegada, permanencia y salida del buque, las personas y la carga que las autoridades públicas prescriben para facilitar los trámites de despacho, los Gobiernos Contratantes alentarán a las autoridades públicas y a otras partes interesadas (propietarios de buques, compañías de manipulación de carga, puertos marítimos, agentes de carga, etc.) a que realicen el intercambio de datos de conformidad con las correspondientes normas de las Naciones Unidas, incluida la norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT), u otras normas acordadas internacionalmente, tales como el lenguaje XML.

1.6ter Práctica recomendada. Al introducir nuevos formatos de mensajes electrónicos, las autoridades públicas deberían continuar permitiendo el uso de los formatos existentes de mensajes electrónicos, de acuerdo con las partes interesadas.

1.7 **Práctica recomendada.** Cuando se planifiquen, introduzcan o modifiquen sistemas de intercambio electrónico de información para los trámites de despacho, las autoridades públicas deberían:

- a) ofrecer a todas las partes interesadas, desde el comienzo, la oportunidad de realizar consultas;
- b) evaluar los procedimientos actuales y eliminar los que sean innecesarios;
- c) determinar los procedimientos que deban informatizarse;

- d) utilizar al máximo posible las recomendaciones de las Naciones Unidas, la información de OMA, y las normas pertinentes de la ISO;
- e) adaptar dichos sistemas a las aplicaciones multimodales; y
- f) tomar las medidas necesarias para minimizar el costo de implantación de dichos sistemas por los armadores, y otras empresas privadas; y
- g) estudiar la conveniencia de lograr su compatibilidad con otros sistemas de información pertinentes.

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

~~1.8 **Norma.** Las autoridades públicas, cuando introduzcan sistemas de intercambio electrónico de información para agilizar los trámites de despacho, fomentarán su utilización por los armadores y otras partes interesadas, pero no reducirán los niveles de servicio que ofrezcan a los armadores que no los utilizan.~~

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

D. Tráfico ilícito de drogas

1.9 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían procurar establecer acuerdos de cooperación con los propietarios de buques y otras partes interesadas a fin de incrementar su capacidad para combatir el contrabando de drogas y mejorar al tiempo la facilitación. Tales acuerdos pueden basarse en los memorandos de entendimiento del Consejo de Cooperación Aduanera* (CCA) y en las directrices conexas.

1.10 **Norma.** En los casos en que, como parte de acuerdos de cooperación, las autoridades públicas, los propietarios de buques y otras partes interesadas tengan acceso a información comercial o de otro tipo que sea delicada, ésta se tratará confidencialmente.

E. Técnicas de inspección

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

- el levante y el despacho aduanero de la carga;
- las prescripciones en materia de protección; y
- su capacidad de detección de actividades de contrabando,

facilitando así la circulación legítima de personas y mercancías.

Capítulo 2 – Llegada, permanencia y salida de buques

El presente capítulo contiene las disposiciones exigidas a los propietarios de buques por las autoridades públicas a la llegada, permanencia en puerto y salida de un buque; ello no

* Desde 1994 se denomina Organización Mundial de Aduanas (OMA).

significa en modo alguno que no deban presentarse para su inspección por las autoridades competentes, certificados y otros documentos facilitados por el buque relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad y dotación del buque, así como sobre otros aspectos conexos.*

A. Disposiciones generales

2.1 **Norma.** Las autoridades públicas no exigirán a la llegada o salida de buques a los cuales se aplica el Convenio más que la entrega de los documentos previstos en el presente capítulo.

Estos documentos son:

- La declaración general
- La declaración de carga
- La declaración de provisiones del buque
- La declaración de efectos de la tripulación
- La lista de la tripulación
- La lista de pasajeros
- El manifiesto de mercancías peligrosas
- El documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal
- La declaración marítima de sanidad
- La información relacionada con la protección, prescrita en la regla XI-2/9.2.2 del Convenio SOLAS
- La información electrónica previa sobre la carga a los efectos de la evaluación de los riesgos aduaneros
- El impreso de notificación previa de la entrega de desechos a las instalaciones portuarias de recepción, cuando se haya comunicado a la Organización.

2.1.1 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes no exigirán formalidades ni derechos consulares en relación con los documentos para el despacho de buques, incluida la presentación electrónica de documentos.

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

2.1.3 **Práctica recomendada.** La legislación nacional debería precisar las condiciones de presentación de la información previa a la llegada y a la salida. Si bien normalmente los datos previos a la llegada no deberían transmitirse con ~~demasiada~~ antelación a la partida del buque del país de salida, además de las reglas básicas, la legislación nacional puede especificar las excepciones ~~en caso de que el tiempo del viaje sea más corto de lo estipulado en dichas reglas~~ con respecto al principio cuando sea necesario, por ejemplo, cuando se trate de viajes de corta duración.

2.1.3bis **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, a los efectos de la presentación de información electrónica sobre la carga previa a la llegada para efectuar la evaluación de los riesgos aduaneros, deberían tener en cuenta los plazos establecidos en el Marco normativo SAFE de la OMA.

* Véase la circular FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MSA.1/Circ.1409 FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSA.1/Circ.1462.

2.1.4 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no deberían exigir la presentación por separado de la declaración general, la declaración de carga, la lista de la tripulación, la lista de pasajeros y el manifiesto de mercancías peligrosas cuando los datos contenidos en esos documentos se hayan incluido en la información previa a la llegada o a la salida o en el manifiesto del buque.

2.1.5 **Práctica recomendada Norma.** Las autoridades públicas ~~deberán:~~ volverán

- a) ~~elaborar sistemas de transmisión electrónica de datos para la presentación de la información previa a la llegada o la salida del buque; y~~
- b) ~~examinar volver a utilizar o la utilización posterior de la información previa a la llegada o la salida del buque en procedimientos ulteriores, [como parte de la información prescrita] para el levante o despacho aduanero de los pasajeros y de la carga cuando se pidan tales datos.~~

B. Contenido y objeto de los documentos

2.2 **Norma.** La declaración general será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida referente al buque.

2.2.1 **Práctica recomendada.** El mismo formulario de declaración general debería ser aceptado tanto a la llegada como a la salida del buque.

2.2.2 **Práctica recomendada.** En la declaración general, las autoridades públicas no deberían exigir más que los siguientes datos:

- nombre, tipo y número IMO del buque
- distintivo de llamada
- Estado de abanderamiento del buque
- número del viaje
- pormenores relativos a la matrícula
- pormenores relativos al arqueo
- nombre del capitán
- nombre y datos de contacto del agente del buque
- descripción somera de la carga
- número de tripulantes
- número de pasajeros
- pormenores someros referentes al viaje
- fecha y hora de llegada o fecha de salida
- puerto de llegada o de salida
- ~~situación del buque en el puerto~~
- necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recogida de desechos y residuos
- último puerto de escala/próximo puerto de escala

2.2.3 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán que la declaración general esté fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.3 **Norma.** La declaración de carga será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida referentes a la carga. Sin embargo, los pormenores referentes a mercancías peligrosas pueden ser exigidos por separado.

2.3.1 **Práctica recomendada.** En la declaración de carga las autoridades públicas no deberían exigir más que los siguientes datos:

- a) a la llegada
 - nombre y número IMO del buque
 - Estado de abanderamiento del buque
 - nombre del capitán
 - ~~distintivo de llamada~~
 - número del viaje
 - puerto de carga
 - puerto donde está redactada la declaración
 - identificación de los contenedores, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía o, si es posible, Código del sistema armonizado*
 - número de los documentos de transporte de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión
 - puertos en los cuales la carga que permanece a bordo será desembarcada
 - primeros puertos de embarque de las mercancías cargadas según los documentos de transporte multimodal o conocimientos de embarque directos

- b) a la salida
 - nombre y número IMO del buque
 - Estado de abanderamiento del buque
 - nombre del capitán
 - ~~distintivo de llamada~~
 - número del viaje
 - puerto de descarga
 - para las mercancías cargadas en el puerto en cuestión: identificación de los contenedores, si procede; marcas y números;

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

número y tipo de bultos; cantidad y descripción de las mercancías o, si se dispone, el Código del sistema armonizado

- número de los documentos de transporte de la carga embarcada en el puerto en cuestión.

2.3.2 **Norma.** Para la carga que permanece a bordo, las autoridades públicas no exigirán más que breves pormenores sobre un mínimo de puntos esenciales.

2.3.3 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de carga esté fechada y firmada por el capitán, el propietario del buque que expida el documento de transporte, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.3.4 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán un ejemplar del manifiesto del buque, en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga al menos los datos prescritos en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2, y que esté fechado y firmado, o autenticado, de acuerdo con la norma 2.3.3.

2.3.4.1 **Práctica recomendada.** Como posibilidad distinta a lo estipulado en la norma 2.3.4, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del documento de transporte firmado o autenticado de acuerdo con la norma 2.3.3, o una copia certificada del mismo, si la naturaleza y la cantidad de la carga lo permiten y si los datos exigidos y especificados en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 que no figuren en dichos documentos se consignan en otro lugar debidamente certificados.

2.3.5 **Norma.** Las autoridades públicas permitirán que los bultos no incluidos en el manifiesto, y en posesión del capitán, se omitan de la declaración de carga a condición de que se faciliten por separado los pormenores de tales bultos.

2.4 **Norma.** La declaración de provisiones del buque será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas referentes a las provisiones del buque a la llegada y salida.

2.4.1 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de provisiones del buque esté fechada y firmada por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán que tenga conocimiento personal de dichas provisiones, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.5 **Norma.** La declaración de efectos de la tripulación será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas referentes a los efectos de la tripulación. No será exigida a la salida.

2.5.1 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de efectos de la tripulación esté fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente. Las autoridades públicas pueden exigir igualmente que cada tripulante ponga su firma, o una marca distintiva en caso de no poder hacerlo, junto a la declaración relativa a sus efectos. A los efectos de la verificación a bordo, las autoridades públicas también podrán exigir que cada tripulante firme o autentique, de una manera que sea aceptable para las autoridades públicas, la declaración relativa a sus efectos personales.

2.5.2 **Práctica recomendada.** Normalmente las autoridades públicas sólo deberían exigir pormenores de los efectos de la tripulación que no quedarían exentos de derechos de aduana y tasas o que están sujetos a prohibiciones o restricciones.

2.6 **Norma.** La lista de la tripulación será el documento básico exigido por las autoridades públicas a la llegada y salida del buque en el que figuren los datos referentes al número y composición de su tripulación.

2.6.1 **Norma.** En la lista de la tripulación, las autoridades públicas no exigirán más que los datos siguientes:

- nombre y número IMO del buque
- Estado de abanderamiento del buque
- distintivo de llamada
- número del viaje
- apellido(s)
- nombre(s)
- nacionalidad
- grado o funciones
- sexo
- fecha y lugar de nacimiento
- clase y número del documento de identidad
- Estado expedidor del documento de identidad
- fecha de expiración del documento de identidad
- puerto y fecha de llegada/salida
- último puerto de escala

2.6.2 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán que la lista de la tripulación esté fechada y firmada por el capitán o por cualquier otro oficial del buque debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.6.3 No se utiliza.

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

2.7 **Norma.** La lista de pasajeros será el documento básico exigido por las autoridades públicas a la llegada y salida del buque en el que figuren los datos referentes a los pasajeros.

2.7.1 No se utiliza.

2.7.2 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no deberían exigir tarjetas de embarco o desembarco, además de las listas de pasajeros, a los pasajeros cuyos nombres figuren en dichas listas. Sin embargo, cuando las autoridades públicas se enfrenten con problemas especiales que constituyan un grave peligro para la salud pública, se podrá exigir que una persona que efectúe un viaje internacional facilite a la llegada, por escrito, su dirección en el lugar de destino.

2.7.3 **Práctica recomendada Norma.** En la lista de pasajeros, las autoridades públicas no deberían exigirán más que los siguientes datos:

- nombre y número IMO del buque
- distintivo de llamada
- Estado de abanderamiento del buque
- número del viaje

- apellido(s)
- nombre(s)
- nacionalidad
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- sexo
- tipo de documento de identidad o de documento de viaje ~~presentado por el pasajero~~
- número de serie del documento de identidad o de viaje
- Estado expedidor del documento de identidad o de viaje
- fecha de expiración del documento de identidad o de viaje
- puerto de embarco
- número del visado, si procede
- puerto de desembarco
- puerto y fecha de llegada/salida del buque
- pasajero en tránsito o no

2.7.4 **Práctica recomendada.** La lista establecida por los propietarios de buques para su propio uso debería ser aceptada en lugar de la lista de pasajeros a condición de que contenga por lo menos los datos exigidos de conformidad con la ~~práctica recomendada~~ norma 2.7.3 y que esté fechada y firmada o autenticada de conformidad con la norma 2.7.5.

2.7.5 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán que la lista de pasajeros esté fechada y firmada por el capitán del buque, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.8 **Norma.** El manifiesto de mercancías peligrosas será el documento básico en el que figuren los datos requeridos por las autoridades públicas referentes a las mercancías peligrosas.

[2.8.1 **Norma.** En el manifiesto de mercancías peligrosas las autoridades públicas no exigirán más información que la siguiente:

- nombre del buque
- distintivo de llamada
- número IMO
- Estado de abanderamiento del buque
- nombre del capitán
- número del viaje
- puerto de carga
- puerto de descarga
- agente marítimo
- ~~reserva/número de referencia~~ números de los documentos de transporte de las mercancías peligrosas que se han de descargar en el puerto en cuestión]
- marcas y números:
 - número de identificación del contenedor
 - número de matrícula del vehículo
- número y tipo de bultos
- nombre de expedición correcto
- clase
- N° ONU
- grupo de embalaje/envase
- riesgos secundarios
- punto de inflamación (en grados centígrados)

- contaminante del mar
- masa (kg) - bruta/neta
- FEm
- posición de estiba a bordo
- Información adicional]

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

2.10 **Norma.** La declaración marítima de sanidad será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades sanitarias del puerto referentes al estado sanitario a bordo del buque durante el viaje y a su llegada al puerto.

C. Documentos a la llegada

2.11 **Norma.** ~~Con respecto a la llegada de un buque a puerto, las autoridades públicas no exigirán más que los documentos siguientes:~~ Hasta que expire el periodo de transición al que se hace referencia en la norma 1.3~~ter~~, las autoridades públicas no exigirán, con respecto a la llegada a puerto de un buque, nada más que:

- cinco ejemplares de la declaración general
- cuatro ejemplares de la declaración de carga
- cuatro ejemplares de la declaración de provisiones del buque
- dos ejemplares de la declaración de efectos de la tripulación
- cuatro ejemplares de la lista de la tripulación
- cuatro ejemplares de la lista de pasajeros
- un ejemplar del manifiesto de mercancías peligrosas
- un ejemplar de la declaración marítima de sanidad
- un ejemplar de la información relacionada con la protección prescrita en la regla XI-2/9.2.2 del Convenio SOLAS
- un ejemplar del impreso de notificación previa de la entrega de desechos a las instalaciones portuarias de recepción cuando se comunique a la Organización.

Una vez expire el periodo de transición al que se hace referencia en la norma 1.3~~ter~~, no se exigirán copias en papel excepto en los casos en que debido a fuerza mayor no se disponga de medios de transmisión electrónica.

D. Documentos a la salida

2.12 **Norma.** ~~Con respecto a la salida de un buque a puerto, las autoridades públicas no exigirán más que los documentos siguientes:~~ Hasta que expire el periodo de transición al que se hace referencia en la norma 1.3~~ter~~, las autoridades públicas no exigirán, con respecto a la salida de puerto de un buque, nada más que:

- cinco ejemplares de la declaración general
- cuatro ejemplares de la declaración de carga
- tres ejemplares de la declaración de provisiones del buque
- dos ejemplares de la lista de tripulación
- dos ejemplares de la lista de pasajeros
- un ejemplar del manifiesto de mercancías peligrosas

Una vez expire el periodo de transición no se exigirán copias en papel excepto en los casos en que debido a fuerza mayor no se disponga de medios de transmisión electrónica.

2.12.1 **Norma.** En lo que respecta a la carga que ha sido ya objeto de una declaración a la llegada a puerto y que permanece a bordo, no se exigirá una nueva declaración de carga a la salida del mismo puerto.

2.12.2 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no deberían exigir declaración separada para las provisiones del buque ni para aquellas que ya han sido objeto de una declaración a la llegada, ni para las provisiones embarcadas en el puerto y cubiertas por otro documento aduanero presentado a tal efecto en dicho puerto.

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

2.13 No está siendo utilizado²

E. Escalas consecutivas en dos o más puertos del mismo Estado

2.14 ~~Práctica recomendada~~ **Norma.** Teniendo en cuenta las formalidades efectuadas a la llegada de un buque al primer puerto de escala dentro del territorio de un Estado, los propietarios de buques sólo estarán obligados a presentar una sola vez a las autoridades públicas de un Estado la información exigida. Las formalidades y documentos exigidos por las autoridades públicas en toda escala ulterior del mismo país, sin escala intermedia en otro país, ~~deben se reducirán~~ reducirse a un mínimo.

F. Tramitación de documentos

2.15 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, siempre que sea posible, deberían aceptar los documentos a que se refiere el presente anexo, con la excepción de los mencionados en la norma 3.7, cualquiera sea el idioma en que los datos estén redactados, entendiéndose que las autoridades públicas podrán exigir una traducción escrita u oral a alguno de los idiomas oficiales de su país o de la Organización cuando lo estimen necesario.

2.16 **Norma.** Si Las autoridades públicas exigen documentos impresos aceptarán los documentos transmitidos por cualquier medio legible y comprensible, incluidos los documentos manuscritos con tinta o lápiz indeleble o los producidos mediante procedimientos informáticos.

2.16.1 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán, cuando se requiera, una firma manuscrita, en facsímil, formada por perforaciones, estampada, en símbolo o producida por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si dicha aceptación no contraviene las leyes nacionales. La autenticación de la información presentada sobre medios que no sean papel se hará en una forma que sea aceptable para la autoridad pública interesada y facilite la presentación de la información en forma electrónica por las partes en cuestión, independientemente de su lugar de residencia.

2.17 **Norma.** Las autoridades públicas del país de cualquier puerto previsto de llegada, descarga o tránsito no exigirán que ninguno de los documentos mencionados en el presente capítulo y relativos al buque, la carga, las provisiones del buque, los pasajeros o la tripulación esté legalizado, verificado, autenticado o refrendado por uno de sus representantes en el

² Los números de la sección 2.13 se reservan para uso futuro.

extranjero. Esta disposición no significa en modo alguno que se impida exigir la presentación del pasaporte o de otro documento de identidad a un pasajero o tripulante para visarlo o con fines análogos.

G. Errores y enmiendas en los documentos: sanciones

2.18 **Norma.** Las autoridades públicas, sin demorar la salida del buque, autorizarán la corrección de errores en los documentos a que hace referencia este anexo, cuando estén satisfechas de que los errores han sido cometidos por inadvertencia, no son de índole grave, no son debidos a negligencia repetida y han sido cometidos sin intención de infringir leyes o reglamentos, a condición de que dichos errores sean reparados antes de terminar el control de documentos y rectificadas sin dilación.

2.19 **Norma.** Si se encuentran errores en los datos transmitidos ~~documentos a los que hace referencia en este anexo~~ tal como se dispone en el apéndice 1 del presente anexo, que hayan sido firmados por el capitán o el propietario del buque o en nombre de éstos, o autenticados, no se impondrán sanciones hasta que se haya dado la oportunidad de demostrar ante las autoridades públicas que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y han sido cometidos sin intención de infringir las leyes o reglamentos del Estado rector del puerto.

2.19bis **Norma.** Las autoridades públicas permitirán la enmienda de la información que ya se haya remitido, de conformidad con las leyes y reglas aplicables.

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

2.20 **Norma.** Las autoridades públicas recabarán la cooperación de los propietarios de buques a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala con el solo objeto de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras personas que requieran asistencia médica de urgencia, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación posible, dando información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate y de la identidad de las personas afectadas.

2.21 **Norma.** Antes de la llegada del buque, las autoridades públicas informarán al capitán, ~~por radio a ser posible, pero en todo caso~~ por los medios más rápidos disponibles, de los documentos y trámites necesarios para que los enfermos o heridos sean desembarcados con prontitud y el buque sea despachado sin demora.

2.22 **Norma.** Las autoridades públicas darán prioridad de atraque a los buques que hagan escala con ese fin y se propongan salir otra vez inmediatamente, si el estado de la persona enferma o las condiciones del mar no permiten un desembarco seguro en la rada o en los accesos al puerto.

2.23 **Norma.** A los buques que hagan escala con ese fin y se propongan salir otra vez inmediatamente las autoridades públicas no les exigirán ~~normalmente~~ los documentos mencionados en la norma 2.1, a excepción de la declaración marítima de sanidad y, de ser indispensable, la declaración general. En tales situaciones las autoridades públicas no aplicarán los plazos límite para la presentación de los documentos.

2.24 **Norma.** Si las autoridades públicas exigen la declaración general, dicho documento no contendrá más datos que los prescritos en la práctica recomendada 2.2.2, y de ser posible, contendrá menos.

2.25 **Norma.** Siempre que las autoridades públicas preceptúen medidas de control aplicables a la llegada de un buque antes de ser desembarcados los enfermos o heridos, la asistencia médica de urgencia y las medidas para la protección de la salud pública se antepondrán a dichas medidas de control.

2.26 **Norma.** Cuando se exijan garantías o compromisos en cuanto al pago de los gastos de la asistencia médica prestada, o del traslado o repatriación de los enfermos o heridos, no se impedirá ni retrasará dicha asistencia mientras se gestiona la obtención de tales garantías o compromisos.

2.27 **Norma.** La asistencia médica de urgencia y las medidas de protección de la salud pública se antepondrán a todas las medidas de control que puedan aplicar las autoridades públicas en relación con los enfermos o heridos desembarcados.

Capítulo 3 – Llegada y salida de personas

Este capítulo contiene las disposiciones relativas a los trámites exigidos por las autoridades públicas respecto de las tripulaciones y los pasajeros a la llegada o salida de un buque.

A. Documentos y formalidades de llegada y salida

3.1 **Norma.** Un pasaporte válido constituirá el documento básico que facilite a las autoridades públicas, a la llegada o salida del buque, la información referente al pasajero.

3.1.1 **Práctica recomendada.** Los Estados Contratantes deberían establecer en la medida de lo posible, por acuerdo bilateral o multilateral, la aceptación de documentos oficiales de identidad en vez de pasaportes.

3.2 **Norma.** Las autoridades públicas tomarán medidas para que los pasaportes de los pasajeros, u otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, no sean controlados más que una vez por las autoridades de inmigración, tanto a la llegada como a la salida. Además, podrá exigirse la presentación de dichos pasaportes u otros documentos oficiales de identidad con fines de verificación o de identificación en relación con los trámites de aduana u otros trámites a la llegada y la salida.

3.3 **Norma.** Después de la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, las autoridades públicas restituirán estos documentos inmediatamente tras su verificación y no los retendrán con fines de control suplementario, excepto si se pone un obstáculo cualquiera a la admisión de un pasajero en el territorio.

3.3.1 **Norma.** Cada Estado Contratante se asegurará de que las autoridades públicas se incautan de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o falsos de las personas inadmisibles. Tales documentos se retirarán de la circulación y se devolverán a las autoridades competentes cuando sea posible. En su lugar, el Estado que haya confiscado el documento expedirá una carta de envío* a la que se adjuntará, si es posible, una fotocopia de los documentos de viaje falsificados, así como cualquier otra información importante. La carta de envío y su documentación adjunta se entregarán al armador que sea responsable de la devolución de la persona inadmisibles. Esta documentación servirá para facilitar información a las autoridades del punto de tránsito y del punto original de embarque.

* En el apéndice 2 del Convenio figura un posible modelo de carta de envío.

3.3.2 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes aceptarán examinar el caso de las personas rechazadas en su punto de desembarque cuando se las haya considerado inadmisibles, si dichas personas hubieran embarcado en su territorio. Los Gobiernos Contratantes no devolverán dichas personas al país en que se las haya considerado anteriormente inadmisibles.

3.3.3 **Norma.** Hasta que los pasajeros y tripulantes sean aceptados para el examen destinado a determinar su admisibilidad en el Estado, el propietario del buque tendrá la responsabilidad de su custodia y cuidado.

3.3.4 **Práctica recomendada.** Después de haberse hecho cargo de los pasajeros y tripulantes para su examen, condicional o incondicionalmente, y si las personas en cuestión se encuentran físicamente bajo su control, las autoridades públicas deberían hacerse responsables de su custodia y cuidado hasta que sean admitidos en el país, o sean declarados inadmisibles.

3.3.5 **Norma.** La obligación del propietario del buque de transportar a una persona fuera del territorio de un Estado cesará en el momento en que dicha persona haya sido admitida definitivamente en ese Estado.

3.3.6 **Norma.** Cuando se declare inadmisibile a una persona, las autoridades públicas lo notificarán sin tardanza injustificada al propietario del buque y consultarán con él acerca de las posibilidades de traslado de esa persona. El propietario del buque correrá con los gastos de estancia y traslado de la persona inadmisibile y, si esa persona queda nuevamente bajo su custodia, será responsable de organizar con prontitud su traslado:

- al país de embarco; o
- a cualquier otro lugar donde la persona sea admisible.

3.3.7 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes y los propietarios de buques cooperarán, siempre que sea posible, para determinar la validez y autenticidad de los pasaportes y visados.

3.4 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no deberían exigir de los pasajeros al embarco o desembarco, o de los propietarios de buques que los representen, información escrita que complemente o duplique la que ya figura en sus pasaportes o documentos oficiales de identidad, a menos que sea necesario completar cualquiera de los documentos a que se refiere el presente anexo.

3.5 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas que exijan de los pasajeros, al embarco o desembarco, información escrita suplementaria que no tenga por objeto completar los documentos a que se refiere el presente anexo, deberían limitar las preguntas para identificar mejor a los pasajeros a los puntos indicados en la práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarco y desembarco). Dichas autoridades deberían aceptar la tarjeta de embarco y desembarco rellena por el pasajero sin exigir que sea cumplimentada o controlada por el propietario del buque. Se debería aceptar la tarjeta escrita a mano en forma legible, a menos que se especifiquen caracteres de imprenta. No debería exigirse a cada pasajero más que un ejemplar de la tarjeta de embarco o desembarco, incluidas copias simultáneas en papel carbón.

3.6 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no deberían exigir más que los siguientes datos para la tarjeta de embarco o desembarco:

- apellido(s)
- nombre(s)

- nacionalidad
- número y fecha de expiración de pasaporte u otro documento oficial de identidad
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- profesión
- punto de embarco o desembarco
- sexo
- dirección en el lugar de destino
- firma

3.7 **Norma.** Cuando las personas a bordo deban demostrar que están protegidas contra la fiebre amarilla, las autoridades públicas aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

3.8 **Práctica recomendada.** El reconocimiento médico de las personas a bordo de un buque o que desembarquen de él debería limitarse, por regla general, a las que proceden de una región infectada por una de las enfermedades de cuarentena dentro del periodo de incubación de la enfermedad (como está previsto en el Reglamento Sanitario Internacional). No obstante, tales personas pueden ser sometidas a un reconocimiento médico suplementario, según las disposiciones de dicho Reglamento.

3.9 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían normalmente efectuar la inspección aduanera de equipajes acompañados de los pasajeros a la llegada por muestreo o selección. En la medida de lo posible no debería exigirse declaración escrita para los equipajes acompañados de los pasajeros.

3.9.1 **Práctica recomendada.** Siempre que sea posible las autoridades públicas deberían suprimir la inspección de equipajes acompañados de los pasajeros a la salida, sin obviar por ello la posible necesidad de imponer medidas de seguridad apropiadas, preferiblemente mediante medios automáticos para facilitar y simplificar el examen.

3.9.2 **Práctica recomendada.** Cuando la inspección de equipajes acompañados de los pasajeros a la salida no pueda ser evitada del todo, dicha inspección debería hacerse normalmente por muestreo o selección.

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

3.10.1 **Norma.** En el documento de identidad de personal marítimo las autoridades públicas no exigirán más que los datos siguientes:

- apellido(s)
- nombre(s)
- sexo
- fecha y lugar de nacimiento
- nacionalidad
- señas particulares
- fotografía de identidad (certificada)
- firma
- fecha de expiración (si procede)
- autoridad pública que ha expedido el documento.

3.10.2 **Norma.** Cuando el personal marítimo deba entrar o salir de un país en calidad de pasajero por cualquier medio de transporte, ya sea:

- a) para incorporarse a su buque o trasladarse a otro buque; o
- b) en tránsito para incorporarse a su buque en otro país, regresar a su país o por cualquier otro motivo aprobado por las autoridades del país en cuestión, las autoridades públicas aceptarán el documento de identidad de personal marítimo válido, en lugar del pasaporte, cuando éste garantice a su titular la readmisión en el país que lo ha expedido.

3.10.3 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no deberían exigir normalmente a los tripulantes la presentación de documentos de identidad individuales ni datos complementarios del documento de identidad de personal marítimo que no sean los que figuran en la lista de la tripulación.

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

3.11 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, y/o la administración portuaria deberían tomar las medidas oportunas para que fluya bien el tráfico portuario y quepa despachar rápidamente a los pasajeros, tripulantes y equipajes y deben habilitar personal suficiente y comprobar que hay instalaciones adecuadas, prestando atención especial a los medios de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de medios mecanizados) hasta los puntos en que los pasajeros sufren frecuentemente retrasos. Cuando sea necesario, deberían tomarse medidas para que los pasajeros y tripulantes puedan hacer bajo techo el trayecto desde el buque hasta los puntos de control de pasajeros y tripulantes. Estas medidas e instalaciones deberían ser flexibles y capaces de ampliación para adaptarse a mayores medidas de protección en situaciones de intensificación del riesgo cuando se apliquen niveles de protección más elevados.

3.11.1 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían:

- a) con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, adoptar medidas apropiadas para establecer:
 - i) un método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;
 - ii) un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados tan pronto como lleguen a la zona donde pueden ser reclamados; y
 - iii) instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o impedidos;
- b) procurar que las autoridades portuarias tomen todas las medidas necesarias para:
 - i) habilitar accesos fáciles y rápidos de los pasajeros y sus equipajes a los medios de transporte locales; y
 - ii) que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones con fines de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros.

3.11.2 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, a fin de acelerar el despacho deberían considerar la posibilidad de introducir el sistema de doble circuito* para el despacho de pasajeros con su equipaje y vehículos privados de carretera.

3.12 **Norma.** Las autoridades públicas exigirán a los propietarios de buques que procuren que el personal del buque tome todas las medidas para ayudar al cumplimiento rápido de las formalidades para pasajeros y tripulación. Tales medidas pueden consistir en:

- a) enviar a las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de inspección;
- b) tener preparados los documentos de a bordo para un examen rápido;
- c) preparar las escalas u otros medios de embarco mientras el buque se dirige al puerto de atraque o de fondeo; y
- d) organizar rápidamente la reunión y presentación de las personas a bordo, con los documentos necesarios para la inspección, y a tal fin tomar medidas para relevar a los tripulantes de sus tareas esenciales en las salas de máquinas o en cualquier otro lugar del buque.

3.13 **Práctica recomendada.** En los documentos relativos a los pasajeros y a la tripulación, los apellidos deberían consignarse en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paterno y materno, el paterno debería preceder al materno. En el caso de las mujeres casadas, cuando se hace uso del apellido paterno del marido y de la mujer, el del marido debería preceder al de la mujer.

3.14 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán, sin retraso injustificado, a las personas a bordo de un buque para verificar su admisibilidad en el territorio de un Estado.

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

3.15.1 **Norma.** Las autoridades públicas alentarán a los propietarios de buques a tomar precauciones en el punto de embarco para que los pasajeros porten los documentos de control prescritos por los Estados receptores o de tránsito.

3.15.2 **Norma.** Cuando se declare inadmisibile a una persona y se traslade a ésta fuera del territorio del Estado, nada impedirá que el propietario del buque se haga reembolsar los gastos resultantes de esa circunstancia por dicha persona.

3.15.3 **Práctica recomendada.** Para que sean utilizadas en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, con objeto de facilitar y agilizar el tráfico marítimo internacional, las autoridades públicas deberían establecer o, cuando el asunto no entre en su jurisdicción, recomendarán a las entidades competentes de su país que establezcan señales y signos internacionales normalizados, elaborados o aceptados por la Organización en colaboración con otras organizaciones internacionales competentes, y que sean comunes, en la mayor medida posible, a todos los modos de transporte.

* Se hace referencia a la práctica recomendada 11 y al apéndice II del anexo F3 del Convenio de Kyoto.

C. Instalaciones especiales para el transporte marítimo de los pasajeros de edad avanzada y de los impedidos

3.16 **Práctica recomendada.** Deberían adoptarse medidas a fin de que los pasajeros con deficiencias de tipo auditivo y visual tengan fácil acceso a toda la información necesaria sobre seguridad y transporte.

3.17 **Práctica recomendada.** Lo más cerca posible de las entradas principales del edificio de la estación marítima debería haber puntos reservados para dejar y recoger a los pasajeros impedidos o de edad avanzada. Dichos puntos deberían estar indicados claramente con las señales adecuadas. No debería haber obstáculos en las rutas de acceso.

3.18 **Práctica recomendada.** Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, se debería procurar en la mayor medida posible ofrecer servicios de transporte público accesibles y a un precio razonable, adaptando los servicios existentes y previstos, o estableciendo disposiciones especiales destinadas a los pasajeros que tengan dificultades para moverse.

3.19 **Práctica recomendada.** Se debería disponer lo necesario para que en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, según proceda, existan instalaciones adecuadas a fin de permitir el embarco y desembarco de los pasajeros de edad avanzada y de los pasajeros impedidos en condiciones de seguridad.

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

3.20 **Norma.** Las autoridades públicas darán libre plática por ~~radio~~ medios electrónicos a un buque dedicado a cruceros si los responsables de la sanidad pública en el puerto al que se dirija, basándose en los datos que el buque les haya transmitido antes de la llegada, opinan que su entrada en puerto no va a causar ni propagar una enfermedad de cuarentena.

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

3.22 **Norma.** A los buques dedicados a cruceros sólo se les exigirá la Declaración de provisiones del buque y la Declaración de efectos de la tripulación en el primer puerto de llegada de un Estado.

3.23 **Norma.** Los pasaportes y demás documentos oficiales de identidad permanecerán en todo momento en posesión de los pasajeros en crucero.

3.24 **Práctica recomendada.** Cuando un buque dedicado a cruceros permanezca en un puerto cualquiera comprendido en el territorio de un Gobierno Contratante durante menos de 72 horas, los pasajeros en crucero sólo necesitarían visados en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas.

3.25 **Norma.** Las medidas de control de las autoridades públicas no demorarán más de lo debido a los pasajeros en crucero.

3.26 **Norma.** Por lo general, y salvo que sea por razones de seguridad y para comprobar su identidad y admisibilidad, las autoridades públicas de inmigración no someterán a interrogatorios personales a los pasajeros en crucero.

3.27 **Norma.** Si un buque dedicado a cruceros hace escala consecutivamente en varios puertos del mismo Estado, sus pasajeros, por regla general, sólo serán objeto de control por parte de las autoridades públicas en el primer puerto de llegada y en el último puerto de salida.

3.28 **Práctica recomendada.** Para facilitar un rápido desembarque, el control de llegada de los pasajeros de un buque dedicado a cruceros debería efectuarse, de ser posible, a bordo y antes de arribar al puerto de desembarco.

3.29 **Práctica recomendada.** Los pasajeros en crucero que desembarquen en un puerto para regresar al buque en otro puerto del mismo Estado deberían gozar de las mismas facilidades que los pasajeros que desembarcan y regresan al buque en un mismo puerto.

3.30 **Práctica recomendada.** La Declaración marítima de sanidad debería ser el único control sanitario de los pasajeros en crucero.

3.31 **Norma.** Durante la permanencia en puerto del buque dedicado a cruceros, y para uso de sus pasajeros, se permitirá la venta a bordo de mercancías exentas de derechos de aduanas.

3.32 **Norma.** A los pasajeros en crucero no se les exigirá normalmente una declaración de aduanas por escrito de sus efectos personales. No obstante, en el caso de los artículos con altos gravámenes aduaneros y otro tipo de impuestos o recargos, podrá exigirse una declaración escrita y el depósito de una garantía.

3.33 **Práctica recomendada.** Los pasajeros en crucero no deberían estar sometidos a control de divisas.

3.34 **Norma.** No se exigirán tarjetas de embarco o desembarco a los pasajeros en crucero.

3.35 *No se utiliza.*

E. Medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito

3.36 **Norma.** Los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en él, no serán normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades públicas, salvo que haya razones de seguridad o en circunstancias especiales extraordinarias determinadas por las autoridades públicas pertinentes.

3.37 **Práctica recomendada.** Los pasajeros en tránsito deberían poder retener su pasaporte u otro documento de identidad.

3.38 **Práctica recomendada.** A los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que partan en él, no se les debería exigir rellenar tarjeta de embarco o desembarco.

3.39 **Práctica recomendada.** A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque se les debería conceder normalmente permiso temporal para desembarcar durante la permanencia del buque en puerto, si así lo desean, a reserva de los requisitos sobre admisibilidad y visado de las autoridades públicas.

3.40 **Práctica recomendada.** Los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no deberían estar obligados a tener visado, salvo en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas.

3.41 **Práctica recomendada.** A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no se les debería exigir normalmente que presenten por escrito una declaración de aduanas.

3.42 **Práctica recomendada.** Los pasajeros en tránsito que desembarquen del buque en un puerto y embarquen en el mismo buque en otro puerto del mismo país deberían gozar de las mismas facilidades que los pasajeros que lleguen y salgan en un mismo buque en el mismo puerto.

F. Medidas de facilitación para buques dedicados a servicios científicos

3.43 **Práctica recomendada.** Un buque dedicado a servicios científicos lleva personal necesariamente empleado a bordo para los fines científicos del viaje. Dicho personal, si satisface tal requisito, debería gozar de facilidades por lo menos iguales a las concedidas a los tripulantes del buque.

G. Otras medidas de facilitación para los tripulantes extranjeros de los buques dedicados a viajes internacionales: permiso de tierra

3.44 **Norma.** Las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan razones para negarse a conceder permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos. El permiso de tierra se autorizará de manera tal que excluya cualquier discriminación por razón de nacionalidad, raza, color, género, religión, opinión política u origen social, e independientemente del Estado de abanderamiento del buque en el que estén empleados, contratados o trabajen.

3.44bis **Norma.** En todos los casos en que se haya denegado el permiso en tierra, las autoridades públicas comunicarán los motivos alegados para dicha denegación al marino interesado y al capitán. Si éstos lo solicitan, tales motivos se proporcionarán por escrito.

3.45 **Norma.** No se exigirá visado a los tripulantes para que puedan gozar del permiso de tierra.

3.46 **Práctica recomendada.** Los tripulantes no estarán normalmente sometidos a ningún control personal al desembarcar o embarcar con permiso de tierra.

3.47 **Norma.** Para disfrutar del permiso de tierra los tripulantes no necesitarán llevar un documento especial, por ejemplo un pase.

3.48 **Práctica recomendada.** Si se exige que los tripulantes lleven algún documento de identidad para desembarcar con permiso de tierra, dicho documento debería ser uno de los mencionados en la norma 3.10.

3.49 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían proporcionar un sistema de despacho anterior a la llegada que permita a las tripulaciones de los buques que hacen escala regularmente en sus puertos obtener aprobación por adelantado para el permiso temporal de tierra. Cuando se trate de un buque que no tenga un expediente de inmigración desfavorable y que esté representado localmente por un propietario de buques o una compañía naviera acreditada, la autoridad pública, tras haber considerado satisfactoriamente los requisitos anteriores a la llegada que procedan, normalmente debería autorizar al buque a dirigirse directamente a su atracadero eximiéndole de controles físicos u otras formalidades ordinarias de inmigración, a menos que las autoridades públicas dispongan de otra manera.

Capítulo 4 – Polizones

A. *Principios generales*

4.1 **Norma.** Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán de conformidad con los principios de protección internacional establecidos en los instrumentos internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, y la legislación nacional pertinente.*

4.2 **Norma.** Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques ~~y sus representantes~~ y ~~los capitanes~~ cooperarán en la mayor medida posible para prevenir y resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se adoptarán todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer ~~indefinidamente~~ ~~durante~~ un tiempo inaceptable a bordo de un buque.

B. *Medidas preventivas*

4.3 **Medidas preventivas buque-puerto**

4.3.1 **Autoridades portuarias/de terminales**

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

4.3.1.2 **Práctica recomendada.** Las disposiciones operacionales y/o los planes de protección ~~de la instalación portuaria deberían como mínimo ser equivalentes a los que se indican en el texto pertinente de la sección B/16 del Código PBIP. referirse, entre otras, y según el caso, a las siguientes cuestiones:~~

- ~~a) el patrullaje periódico de las zonas portuarias;~~
- ~~b) la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga fácilmente expuesta al acceso de los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en esas instalaciones;~~
- ~~c) la inspección de almacenes y zonas de almacenamiento de la carga;~~
- ~~d) la inspección de la carga cuando haya indicios claros de la presencia de polizones;~~
- ~~e) la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades costeras pertinentes en el establecimiento de disposiciones operacionales;~~

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

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

4.3.2 Propietario/Capitán

4.3.2.1 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes se asegurarán de que los propietarios de buques y sus representantes en el puerto, los capitanes y otras personas responsables, prevean medidas de protección para impedir, en la medida de lo posible, que suban a bordo polizones o, en su defecto, que les permitan descubrirlos antes de que el buque salga del puerto.

4.3.2.2 **Práctica recomendada.** Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde exista riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las disposiciones de seguridad comprenderán operacionales y/o los planes de protección del buque deberían ser equivalentes como mínimo a los que se indican en el texto pertinente de la sección B/9 del Código PBIP. las siguientes medidas preventivas:

- ~~— todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no se utilicen durante la permanencia del buque en el puerto deberán cerrarse;~~
- ~~— el número de puntos de acceso al buque deberá reducirse al mínimo y dichos puntos deberán estar suficientemente protegidos;~~
- ~~— las partes del buque que dan al mar deberán estar debidamente protegidas;~~
- ~~— se deberá mantener una guardia apropiada en cubierta;~~
- ~~— siempre que sea posible, los miembros de la tripulación, u otras personas, si así se conviene con el capitán, vigilarán los embarcos y desembarcos;~~
- ~~— se deberán mantener medios de comunicación adecuados; y~~
- ~~— durante la noche se deberá mantener una iluminación adecuada tanto dentro como fuera del casco.~~

4.3.2.3 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes exigirán que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, excepto los buques de pasaje, se sometan a una inspección minuciosa, antes de salir de un puerto donde exista riesgo de embarco de polizones, de conformidad con un plan o programa específico que conceda prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse, teniendo en cuenta el tipo específico de buque y sus operaciones. No se utilizarán métodos de búsqueda que puedan causar daño a los polizones ocultos.

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

4.3.3 Sanciones nacionales

4.3.3.1 **Norma.** Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes ~~conforme a~~ incorporarán en su legislación nacional motivos jurídicos que les permitan enjuiciar a los polizones, polizones frustrados y personas o compañías que ayuden a un polizón con el fin de facilitar su acceso a la zona portuaria, al buque, a la carga o a los contenedores.

C. *Tratamiento del polizón mientras se halle a bordo*

4.4 Principios generales – Tratamiento humanitario

4.4.1 **Norma.** Los casos de polizonaje se tratarán de acuerdo con principios humanitarios, incluidos los indicados en la norma 4.1, prestando siempre la debida atención a la seguridad operacional del buque y a la seguridad y bienestar del polizón.

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

4.5 Trabajo a bordo

4.5.1 **Norma.** No se ~~exigirá~~ ~~permitirá~~ a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento y el suministro de provisiones a bordo.

4.6 Investigación y notificación por parte del ~~capitán del buque~~

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

4.6.2 **Práctica recomendada.** Para recopilar la información que se deba notificar, el ~~capitán del buque~~ debería utilizar el impreso que figura en el apéndice 3.

4.6.3 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes darán instrucciones a los ~~capitanes de los buques~~ que tengan derecho a enarbolar su pabellón para que, cuando un polizón se declare

refugiado/refugiada, atribuyan a esta información carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón.

4.7 **Notificación de a la Organización Marítima Internacional**

4.7.1 ~~Práctica recomendada.~~ **Norma.** Las autoridades públicas informarán de todos los casos de polizonaje de los que tengan conocimiento al Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

D. Desvío de la travesía prevista

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

- las autoridades públicas del Estado hacia cuyo puerto se dirige el buque tras desviar su travesía hayan concedido permiso para desembarcar a los polizones;
- la repatriación se haya organizado en otro lugar, contando con la suficiente documentación y con un permiso de desembarco; o
- lo justifiquen razones relativas a la protección, seguridad, salud o de carácter humanitario; o
- los intentos de desembarco en otros puertos de la travesía prevista han fracasado y es necesario desviarse a fin de impedir que el polizón permanezca a bordo durante un periodo de tiempo considerable.

E. Desembarco y retorno de un polizón

4.9 **Estado del primer puerto de escala de acuerdo con el plan del viaje**

4.9.1 **Norma.** Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, decidirán, de conformidad con la legislación nacional, si pueden admitir al polizón en dicho Estado y harán todo lo posible para colaborar con las partes interesadas en la solución de la situación.

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

4.9.3 **Norma.** ~~Cuando proceda, y de conformidad con la legislación nacional,~~ Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco siempre que tengan la certeza de que ellas o el propietario del buque podrán obtener documentos de viaje válidos, tomar las medidas oportunas para la repatriación del polizón y cumplir todos los requisitos relativos al tránsito. Además, las autoridades públicas deberán considerar favorablemente la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón en casos en que sea difícil que ~~prosiga viaje~~ permanezca en el buque en que llegó o en que existan otros factores que impidan que ~~prosiga viaje~~ permanezca en dicho buque. Entre tales factores pueden incluirse, aunque su enumeración no sea exhaustiva, los siguientes:

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

4.10 Puertos de escala siguientes

4.10.1 **Norma.** Cuando no se haya podido efectuar el desembarco del polizón en el primer puerto de escala previsto después de haber sido descubierto, las autoridades públicas de los puertos de escala siguientes examinarán la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón de conformidad con lo dispuesto en las normas 4.9.1, 4.9.2 y 4.9.3.

4.11 Estado de la nacionalidad o derecho de residencia

4.11.1 **Norma.** Con arreglo a la legislación internacional, las autoridades públicas aceptarán la devolución de los polizones que posean la nacionalidad o ciudadanía plenas, o la devolución de los polizones que, de conformidad con la legislación nacional, tengan derecho de residencia en ese Estado.

4.11.2 **Norma.** Siempre que sea posible, las autoridades públicas ayudarán a establecer la identidad y nacionalidad o ciudadanía de los polizones que declaren que tienen nacionalidad de ese Estado o derecho de residencia en el mismo. Cuando sea posible, la embajada nacional, el consulado u otra representación diplomática del país de la nacionalidad del polizón tendrá que ayudar a verificar la nacionalidad del polizón y suministrar documentos de viaje de emergencia.

4.12 Estado de embarco

4.12.1 **Norma.** Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas aceptarán, para examinar su caso, a los polizones que sean devueltos de su punto de desembarco cuando se haya establecido que el Estado de desembarco no puede admitirlos. Las autoridades públicas del Estado de embarco no devolverán los polizones al país donde se haya establecido anteriormente que no podían ser admitidos.

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

4.12.3 **Norma.** Cuando no se haya desembarcado a un polizón frustrado en el puerto de embarco, se le dará trato de polizón de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

4.13 El Estado de abanderamiento

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

- identificar al polizón y determinar su nacionalidad;

- realizar las gestiones necesarias ante las autoridades públicas pertinentes y facilitar la devolución del polizón en la primera oportunidad que se presente; y
- adoptar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón.

4.14 Devolución de polizones

4.14.1 **Práctica recomendada.** Cuando los documentos de un polizón no estén en regla, de ser posible y compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, las autoridades públicas deberían expedir una carta de envío a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante, o de forma alternativa, un documento de viaje adecuado, aceptado por las autoridades públicas interesadas. Dicha carta de envío, autorizando la devolución del polizón, por cualquier medio de transporte, a su país de origen o al punto en que comenzó su viaje, según el caso, y especificando cualquier otra condición impuesta por las autoridades, debería entregarse a la empresa de transporte que lleve de regreso al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco.

4.14.2 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas del Estado donde el polizón haya desembarcado deberían ponerse en contacto con las autoridades públicas competentes de los puntos de tránsito durante el viaje de regreso del polizón, a fin de informar acerca de su situación jurídica. Además, durante el viaje de regreso del polizón, las autoridades públicas de los países de tránsito deberían permitir, a reserva de los requisitos normales de visado y de seguridad nacional, el tránsito por sus puertos y aeropuertos a los polizones que viajen con arreglo a las instrucciones o directrices para la salida forzada del país, aplicadas por las autoridades públicas del país del puerto de desembarco.

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

4.15 Gastos de devolución y mantenimiento de los polizones

4.15.1 **Práctica recomendada.** Por lo general, las autoridades públicas del Estado en que se haya efectuado el desembarco de un polizón deberían informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón, ~~o a su representante,~~ de los gastos incurridos en su detención y devolución y cualquier otro gasto adicional en concepto de documentación, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberían colaborar con el propietario del buque para mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos.

4.15.2 **Práctica recomendada.** El periodo durante el que los propietarios de buques son considerados responsables de sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones en que hayan incurrido las autoridades públicas del Estado donde se haya efectuado el desembarco del polizón, debería ser el mínimo posible.

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

4.15.4 **Práctica recomendada.** De acuerdo con su legislación nacional, las autoridades públicas deberían considerar la posibilidad de atenuar otras cargas normalmente impuestas en los casos en que los propietarios de los buques colaboren con las autoridades encargadas de la supervisión de modo satisfactorio a juicio de éstas, en la adopción de medidas destinadas a evitar el polizonaje.

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

Este capítulo contiene las disposiciones relativas a las formalidades que las autoridades públicas exigen al propietario del buque, a su agente, o al capitán.

A. *Disposiciones generales*

5.1 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques [y] las autoridades portuarias y las instalaciones y terminales portuarias deberían adoptar las medidas oportunas para garantizar que se reduce ~~reducir~~ al mínimo el tiempo de permanencia en puerto, y con este fin deberían disponer lo necesario para que fluya bien el tráfico portuario y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas con la llegada y salida de buques, así como los medios de embarco y desembarco, carga y descarga, servicios de reparaciones, etc., y las correspondientes medidas de protección. También deberían disponer lo necesario para, en la medida de lo posible, dar entrada a los buques de carga y sus cargamentos y despacharlos en la zona de trabajo de los buques.

5.2 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques y las administraciones portuarias y las instalaciones y terminales portuarias, deberían adoptar las medidas oportunas para garantizar que fluya bien el tráfico portuario a fin de simplificar y facilitar la manipulación y las formalidades de despacho de la carga. Tales medidas deberían abarcar todas las fases desde la llegada del buque al muelle para la descarga y despacho por las autoridades públicas y para la zona franca, las instalaciones de almacenaje, el almacén y traslado posterior ~~reexpedición~~ de la carga, de ser necesario. Se debería establecer un acceso cómodo y directo entre la zona franca, las instalaciones de almacenaje y el almacén de mercancías y la zona de despacho por las autoridades públicas, situados de preferencia cerca de los muelles, ~~y deben instalarse medios transportadores mecánicos dondequiera que sea posible.~~ con, cuando sea posible, un acceso fácil y medios e infraestructura transportadores.

5.3 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían animar a los propietarios o gestores de las terminales marítimas de carga a que los doten de instalaciones de almacenamiento adecuadas para cargas especiales (por ejemplo, mercancías valiosas, remesas perecederas, restos humanos, mercancías radiactivas y otras mercancías peligrosas, así como animales vivos), según proceda; en las zonas de terminales marítimas de carga donde se almacenen cargas generales y especiales, así como los objetos postales, antes de su expedición por mar o importación se deberían implantar medidas de control de los accesos que sean, al menos, equivalentes a las recogidas en el texto pertinente de la sección B/16 del Código PBIP. ~~estar protegidas en todo momento contra la entrada de personas no autorizadas.~~

5.3bis **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas sólo deberían exigir un mínimo de datos necesarios para la identificación de la carga que se va a almacenar con anterioridad a su levante aduanero, reexportación o importación y, cuando se disponga de la misma, se debería hacer uso a estos efectos de la información que figura en la declaración previa a la llegada.

5.4 **Norma.** Todo Gobierno Contratante que continúe exigiendo licencias o permisos de exportación, importación y transbordo para ciertos tipos de mercancías establecerá procedimientos simples para que dichas licencias o permisos puedan obtenerse y renovarse con rapidez.

5.5 **Práctica recomendada.** Cuando, debido a sus características, una remesa pueda requerir la intervención de distintos organismos autorizados a realizar inspecciones, tales como las autoridades aduaneras y sanitarias o veterinarias, los Gobiernos Contratantes deberían autorizar al servicio de aduanas o a otro organismo competente a desempeñar esas funciones o, cuando ello no sea posible, tomar todas las medidas necesarias para garantizar que ~~el despacho~~ las inspecciones se realicen simultáneamente en un sólo lugar y con un mínimo de tardanza y, cuando sea posible, tras haber coordinado con la parte que tenga a su cargo la custodia del envío.

5.6 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían establecer procedimientos simplificados para el despacho sin tardanza de paquetes de regalo y muestras comerciales que no excedan de cierto valor o cantidad, el cual se fijará al nivel más elevado posible.

B. Despacho de la carga

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

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

5.8 **Práctica recomendada.** Los Gobiernos Contratantes deberían facilitar la admisión temporal de equipo especial de manipulación de la carga que llegue en buques y sea utilizado en los puertos de escala para cargar, descargar y manipular la carga.

5.9 **No se utiliza Reservado.**

5.10 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían prever procedimientos para el despacho de la carga basándose en las disposiciones pertinentes y directrices conexas del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto revisado).

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

- a) el levante aduanero de mercancías, a condición de que se faciliten los datos necesarios para identificar las mercancías, determinar y evaluar con precisión los riesgos relativos a la salud, la seguridad y la protección, y completar posteriormente la declaración final de mercancías;
- b) el despacho aduanero de las mercancías en las instalaciones de los declarantes u otros lugares designados por las autoridades públicas competentes; y

- c) la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones efectuadas en un periodo determinado cuando sea la misma persona la que importe o exporte frecuentemente dichas mercancías.

5.11 **Norma.** Las autoridades públicas limitarán la intervención física al mínimo necesario que permita garantizar el cumplimiento de la ley aplicable.

5.12 **Práctica recomendada.** ~~En la medida en que lo permitan los recursos disponibles, y~~ ~~Si~~ se presenta una solicitud válida, las autoridades públicas deberían examinar la carga, cuando sea necesario, en el lugar donde se embarque en sus medios de transporte y mientras se esté efectuando el embarque, ya sea en el muelle o, tratándose de carga unificada, en el lugar donde se ~~cargue~~ ~~arrume~~ y se selle el contenedor.

5.13 **Norma.** Las autoridades públicas se asegurarán de que las exigencias de la recopilación de datos estadísticos no reduzcan de manera significativa la eficacia del comercio marítimo.

5.14 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían recurrir a sistemas de intercambio electrónico de información para obtener información que permita simplificar y agilizar los trámites de ~~almacenamiento~~, despacho y reexportación.

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

C. Contenedores y paletas

5.15 **Norma.** Las autoridades públicas, ~~de conformidad a reserva de que se cumpla con~~ sus respectivos reglamentos, permitirán la admisión temporal de contenedores y paletas de carga y de los equipos y accesorios fijados a los contenedores o que se transportan de modo separado sin cobrar derechos de aduana ni otros impuestos o gravámenes y facilitarán su utilización en el tráfico marítimo.

5.16 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían hacer que en los reglamentos mencionados en la norma 5.15 esté prevista la aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas y los contenedores y los equipos y accesorios de los contenedores admitidos temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate. Tal declaración podría ser en la forma de una declaración oral o mediante cualquier otro acto aceptable para las autoridades.

5.17 **Norma.** Las autoridades públicas permitirán que los contenedores, y las paletas y los equipos y accesorios de los contenedores que entren en el territorio de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en la norma 5.15, salgan de los límites del puerto de llegada, ya sea para el despacho de carga de importación y/o para tomar carga de exportación, con arreglo a procedimientos de control simplificados y con un mínimo de documentación.

5.18 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes permitirán la importación temporal de elementos de contenedores sin cobrar derechos de aduana ni otros impuestos o gravámenes, cuando estos elementos se necesiten para la reparación de contenedores que ya se hayan admitido de conformidad con lo previsto en la norma 5.15.

D. Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto

5.19 **Norma.** Cuando toda o parte de la carga mencionada en la Declaración de carga no se desembarque en el puerto de destino previsto, las autoridades públicas permitirán que esta declaración sea modificada y no impondrán sanciones si se tiene la certeza de que la carga en cuestión no ha sido embarcada a bordo del buque o, de lo contrario, que ha sido desembarcada en otro puerto.

5.20 **Norma.** Cuando por error, o cualquier otra razón válida, se desembarque toda o parte de la carga en un puerto que no sea el previsto, las autoridades públicas facilitarán **que ésta se vuelva a cargar o se traslade la reexpedición** a su destino. Sin embargo, esta disposición no se aplica a las mercancías ~~perigosas~~, prohibidas o sujetas a restricción.

E. Limitación de la responsabilidad del propietario del buque

5.21 **Norma.** Las autoridades públicas no exigirán que el propietario del buque incluya pormenores especiales en el documento de transporte o en la copia de este documento, a menos que él mismo sea el importador o el exportador, o actúe en nombre de ellos.

5.22 **Norma.** Las autoridades públicas no harán responsable al propietario del buque de la presentación o exactitud de los documentos exigidos al importador o al exportador a efectos de aduanas, a menos que él mismo sea el importador o el exportador, o actúe en nombre de ellos.

5.23 **Norma.** El propietario del buque estará obligado a facilitar la información relativa a la entrada o salida de mercancías que sea de su conocimiento en el momento de incluir tales datos, y tal como aparecen en el documento de transporte que sirve de base para el conocimiento de embarque. Por tanto, el propietario del buque puede basar la inclusión de datos en los facilitados por el cliente del expedidor, a menos que el propietario del buque tenga razones para estimar que los datos facilitados no son veraces.

5.24 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían implantar reglas de conformidad con las cuales la persona que da inicio y que contractualmente acuerda con una parte (por ejemplo, un agrupador de carga, transitario o un propietario de buque) el transporte de un envío de carga por vía marítima al territorio de otro Estado, ha de facilitar información completa y exacta sobre el envío de carga a dicha parte.

Capítulo 6 – Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios

6.1 **Norma.** Las autoridades públicas de un Estado que no sea Parte en el Reglamento Sanitario Internacional deberán esforzarse por aplicar las disposiciones de este Reglamento al transporte marítimo internacional.

6.2 **Práctica recomendada.** Los Gobiernos Contratantes que tengan intereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas deberían concluir acuerdos especiales, de conformidad con el artículo 85 del Reglamento Sanitario Internacional, en los casos en que tales acuerdos faciliten la aplicación de dicho Reglamento.

6.3 **Práctica recomendada.** Cuando se exijan certificados sanitarios u otros documentos análogos para la expedición de ciertos animales o plantas o de productos de origen animal o vegetal, dichos certificados y documentos deberían ser simples y ampliamente divulgados; los Gobiernos Contratantes deberían colaborar con vistas a la normalización de estos documentos.

6.4 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían conceder la libre plática ~~por radio~~ **por medios electrónicos** a un buque cuando, a la vista de la información recibida de dicho buque antes de su llegada al puerto, la autoridad sanitaria del puerto de destino estime que la entrada del buque en puerto no introducirá o propagará una enfermedad de cuarentena. Las autoridades sanitarias, en lo posible deberían ser autorizadas a subir a bordo del buque antes de su entrada en el puerto.

6.4.1 **Norma.** Las autoridades públicas solicitarán la cooperación de los propietarios de buques para cumplir con todo requisito según el cual cualquier enfermedad a bordo de un buque ha de comunicarse inmediatamente por ~~radio~~ **medios electrónicos** a la autoridad sanitaria del puerto de destino del buque para facilitar el envío del personal médico especializado y el material necesario para las formalidades sanitarias a la llegada.

6.5 **Norma.** Las autoridades públicas deben tomar disposiciones para que todas las agencias de viaje u otros organismos puedan facilitar a los pasajeros, con bastante anticipación a su salida, la lista de las vacunas exigidas por las autoridades públicas de los países en cuestión, así como los formularios de certificados de vacunación conforme al Reglamento Sanitario Internacional. Las autoridades públicas tomarán todas las medidas posibles para que las personas que hayan de vacunarse utilicen los certificados internacionales de vacunación o de revacunación, con el fin de asegurar la aceptación general.

6.6 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberían habilitar en el mayor número posible de puertos las instalaciones y servicios necesarios para la vacunación o revacunación, así como para la tramitación de los certificados internacionales correspondientes.

6.7 **Norma.** Las autoridades públicas se asegurarán de que las medidas y los trámites sanitarios se toman en el acto, se terminan sin demora y se aplican sin discriminación.

6.8 **Práctica recomendada.** **A fin de garantizar, entre otras cosas, la eficacia del tráfico marítimo,** las autoridades públicas deberían habilitar, en el mayor número posible de puertos instalaciones y servicios suficientes para permitir la recta aplicación de las medidas sanitarias y de cuarentena en lo que se refiere a animales y plantas.

6.9 **Norma.** En el mayor número posible de puertos del Estado se habilitarán instalaciones médicas que permitan, en tanto sea razonable y posible, socorrer en casos de urgencia a la tripulación y los pasajeros.

6.10 **Norma.** Salvo en casos de urgencia que supongan un grave peligro para la salud pública, las autoridades sanitarias del puerto no impedirán, por razón de cualquier otra epidemia, que un buque no infectado de una enfermedad de cuarentena ni sospechoso de estarlo, desembarque o embarque mercancías o provisiones, tome combustible o agua potable.

6.11 **Práctica recomendada.** Se deberían permitir los envíos de animales, materias primas de origen animal, productos animales en bruto, artículos alimenticios animales, así como de productos vegetales sujetos a cuarentena, en circunstancias especificadas ~~cuando se acompañe de un certificado de cuarentena en la forma aprobada por los Estados interesados~~ **y cuando se hayan cumplido en el momento del desembarque los requisitos en cuanto a certificados.**

Capítulo 7 – Disposiciones diversas

A. *Fianzas y otras formas de garantía*

7.1 **Práctica recomendada.** Cuando las autoridades públicas exijan a los propietarios de buques la provisión de fianzas u otras formas de garantía respecto de sus obligaciones en virtud de las leyes y reglamentos relativos a aduanas, inmigración, salud pública, cuarentena agrícola u otras leyes análogas del Estado, dichas autoridades deberían autorizar, en lo posible, la provisión de una única fianza global u otras formas de garantía.

B. *Servicios en los puertos*

7.2 **Práctica recomendada.** Los servicios normales de las autoridades públicas deberían ser facilitados gratuitamente en los puertos durante horas normales de servicio. Las autoridades públicas deberían establecer para sus servicios portuarios horarios regulares que correspondan a los periodos en que suele haber mayor volumen de trabajo.

7.3 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes adoptarán todas las medidas apropiadas para organizar los servicios habituales de las autoridades públicas en los puertos a fin de evitar demoras indebidas a los buques después de su entrada o cuando están dispuestos para salir, y para reducir al mínimo el tiempo necesario para cumplir los trámites, a condición de que se notifique de antemano a las autoridades públicas la hora prevista de entrada o de salida.

7.4 **Norma.** Las autoridades sanitarias no cobrarán derecho alguno por visitas médicas y reconocimientos complementarios efectuados a cualquier hora del día o de la noche, ya sean de carácter bacteriológico o de otra especie, que puedan ser necesarios para averiguar el estado de salud de la persona examinada; tampoco cobrarán por la visita e inspección del buque con fines de cuarentena, excepto si la inspección tiene por objeto la expedición de un ~~certificado de desratización o de dispensa de desratización.~~ certificado de control de sanidad del buque o certificado de exención de control de sanidad del buque. No se cobrarán derechos por vacunación de una persona que llega a bordo de un buque ni por la tramitación de un certificado de vacunación. Sin embargo, si son necesarias otras medidas además de las ya indicadas con relación a un buque, a sus pasajeros o a su tripulación y se cobran derechos por estos servicios, lo serán según una tarifa única, uniforme en todo el territorio del Estado interesado. Estos derechos se cobrarán sin distinción de nacionalidad, domicilio o residencia de la persona interesada o de la nacionalidad, pabellón, matrícula o propiedad del buque.

7.5 **Práctica recomendada.** Cuando las autoridades públicas faciliten servicios fuera de los horarios regulares a que se refiere la práctica recomendada 7.2, deberían hacerlo en condiciones razonables y que no excedan del costo real de los servicios prestados.

7.6 **Norma.** Cuando el volumen de tráfico en un puerto lo justifique, las autoridades habilitarán los servicios necesarios para llevar a cabo los trámites relacionados con la carga y los equipajes, independientemente de su valor y naturaleza.

7.7 **Práctica recomendada.** Los Gobiernos Contratantes deberían procurar tomar medidas en virtud de las cuales un Gobierno permitirá a otro Gobierno, antes o durante el viaje, inspeccionar los buques, pasajeros, tripulantes, equipajes y las mercancías, así como los documentos de aduana, de inmigración, de sanidad pública y de cuarentena en lo que se refiere a animales y plantas, cuando estas medidas puedan facilitar el cumplimiento de las formalidades, a la llegada, en el territorio de ese otro Estado.

C. Ayuda de emergencia

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

- tareas de socorro en casos de desastre;
- el rescate de personas en peligro en el mar para brindarles un lugar seguro;
- la lucha contra la contaminación del mar o la prevención de dicha contaminación; o
- otras operaciones de emergencia destinadas a mejorar la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la población o la protección del medio marino.

7.9 **Norma.** Las autoridades públicas, facilitarán en todo lo posible la entrada y el despacho de personas, carga, materiales y equipo, necesarios para hacer frente a las situaciones indicadas en la norma 7.8.

7.10 **Norma.** Las autoridades públicas permitirán el rápido despacho de aduanas del equipo especial necesario para implantar medidas de seguridad.

D. Comisiones nacionales de facilitación

7.11 **Práctica recomendada.** Los Gobiernos Contratantes ~~cuando lo estimen necesario y apropiado,~~ deberían considerar la conveniencia de establecer, en estrecha colaboración con el sector marítimo, un programa nacional de transporte marítimo basado en las prescripciones del presente anexo relacionadas con la facilitación y deberían hacer que el objetivo de su programa de facilitación consista en tomar todas las medidas oportunas para facilitar el movimiento de buques, carga, tripulación, pasajeros, correo y provisiones, y eliminar e impedir obstáculos y demoras innecesarios.

7.12 **Práctica recomendada.** Los Gobiernos Contratantes deberían establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo para estimular la adopción e implantación de medidas de facilitación entre los diversos departamentos gubernamentales, organismos y otras organizaciones que se ocupen o sean responsables de los distintos aspectos del tráfico marítimo internacional, así como con las autoridades portuarias y las instalaciones y terminales portuarias y los propietarios de buques.

APÉNDICE 1

DECLARACIÓN GENERAL
 (Formulario FAL 1 de la OMI)

		<input type="checkbox"/> Llegada	<input type="checkbox"/> Salida	
1.1 Nombre y tipo del buque		1.2 Número IMO		
1.3 Distintivo de llamada		1.4 Número del viaje		
2. Puerto de llegada/salida		3. Fecha y hora de llegada/salida		
4. Estado de abanderamiento del buque	5. Nombre del capitán		6. Último puerto de escala/próximo puerto de escala	
7. Certificado de matrícula (puerto; fecha; número)		8. Nombre y datos de contacto del agente del buque		
9. Arqueo bruto	10. Arqueo neto			
11. Situación del buque en el puerto (muelle o puesto de atraque)				
12. Breves pormenores referentes al viaje (puertos de escala del buque anteriores y siguientes; subrayar los puertos en los que se descargará el resto de la mercancía)				
13. Breve descripción de la carga				
14. Número de miembros de la tripulación	15. Número de pasajeros		16. Observaciones	
Documentos anexos (indíquese el número de ejemplares)				
17. Declaración de carga	18. Declaración de provisiones del buque			
19. Lista de la tripulación	20. Lista de pasajeros		21. Necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recepción de desechos y residuos	
22. Declaración de efectos de la tripulación (únicamente a la llegada)	23. Declaración Marítima de Sanidad (únicamente a la llegada)			
24. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado				

Para uso oficial

DECLARACIÓN DE CARGA
 (Formulario FAL 2 de la OMI)

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

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

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

Página N°

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

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

LISTA DE LA TRIPULACIÓN
(Formulario FAL 5 de la OMI)

					<input type="checkbox"/> Llegada	<input type="checkbox"/> Salida						<input type="checkbox"/> Página N°
1.1 Nombre del buque					1.2 Número IMO			1.3 Distintivo de llamada		1.4 Número del viaje		
2. Puerto de llegada/salida					3. Fecha de llegada/salida			4. Estado de abanderamiento del buque		5. Último puerto de escala		
6. N°	7. Apellido(s) y nombre(s)	8. Nombres	9. Grado o funciones	10. Nacionalidad	11. Fecha y lugar de nacimiento	12. Lugar de nacimiento	13r. Sexo	14. Clase y número del documento de identidad	15. Número del documento de identidad	16. Estado expedidor del documento de identidad	17. Fecha de expiración del documento de identidad	
18. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado												

LISTA DE PASAJEROS (Formulario FAL 6 de la OMI)

Llegada

Salida

Página N°

1. Nombre del buque				1.2 Número IMO				1.3 Distintivo de llamada					
4. Número del viaje			2. Puerto de llegada/salida				3. Fecha de llegada/salida			4. Estado de abanderamiento del buque			
5. Apellido(s) y nombre(s)	6 Nombre (s)	7. Nacionalidad	8. Fecha y lugar de nacimiento	9 Lugar de nacimiento	10 Sexo	11. Tipo de documento de identidad o del documento de viaje	12. Número de serie del documento de identidad o del documento de viaje	13 Estado expedidor del documento de identidad o del documento de viaje	14. Fecha de caducidad del documento de identidad o del documento de viaje	15. Puerto de embarco	16. Número de visado, si procede	17. Puerto de desembarco	18. Pasajero en tránsito o no
19. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado													

[MANIFIESTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

(Formulario FAL 7 de la OMI)

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

1.1 Nombre del buque: 1.2 Número IMO: 1.3 Distintivo de la llamada : 1.4 Número del viaje:				2. Estado de abanderamiento del buque:			18.1 Nombre del capitán:			
				3. Puerto de carga o puerto de descarga:			19.1 Agente marítimo:			
4. Número del documento de transporte (nº del B/L#)	5. Expedidor, consignatario, titular de la carga	6. Marcas y números, número(s) de identificación del contenedor, número(s) de matrícula del vehículo	7. Número y tipo de bultos	8. Nombre de expedición 9. Nº ONU.	10. Grupo de embalaje/envase	11. Clase, 12. Riesgo(s) secundario(s) 13. Punto de inflamación (en °C, v.c.), 14. FEm	15. Contaminante del mar	16. Masa (kg) bruta/neta	17. Posición de estiba a bordo	18. Puerto de carga o puerto de descarga
19. Información adicional										
20.1 Nombre y firma del capitán: (no se requiere la firma para el mensaje electrónico)						21.1 Agente marítimo y firma del agente: (no se requiere la firma para el mensaje electrónico)				
20.2 Lugar y fecha (de la firma o del envío del mensaje electrónico)						21.2 Lugar y fecha (de la firma o del envío del mensaje electrónico)				

]

ANEXO 2

LISTA DE LAS CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 40º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ

Apertura del periodo de sesiones y elección de Presidente y Vicepresidente para 2016

Decisiones de otros órganos de la OMI

Examen y adopción de propuestas de enmienda al Convenio

Examen amplio del Convenio de facilitación

Aplicación del concepto de ventanilla única

Prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos

Examen y análisis de informes e información sobre migrantes ilegales y polizones

Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar

Directrices sobre ciberseguridad marítima

Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre

Examen de la publicación OMI/OACI sobre las señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas

Actividades de cooperación técnica relacionadas con la facilitación del tráfico marítimo

Relaciones con otras organizaciones

Aplicación de las Directrices del Comité

Programa de trabajo

Elección de Presidente y Vicepresidente para 2017

Otros asuntos

ANEXO 3

INFORME BIENAL SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

COMITÉ DE FACILITACIÓN (FAL)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.1.1	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	Anual	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC/III		Alcanzado	
1.1.2.1	Cooperar con otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	Anual	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC		Alcanzado	
3.4.1.1	Aportaciones sobre la determinación de las necesidades que surjan en los países en desarrollo, en particular que los PEID y PMA se incluyan en el PICT	Tarea continuada	TC		MSC/MEPC/ FAL/LEG		De plazo indefinido	
3.5.1.1	Determinar prioridades temáticas en los ámbitos de la seguridad y protección marítimas, la protección del medio marino, la facilitación del tráfico marítimo y la legislación marítima	Anual	TC		MSC/MEPC/ FAL/LEG		Alcanzado	

COMITÉ DE FACILITACIÓN (FAL)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
3.5.1.2	Aportación al PICT sobre cuestiones emergentes relacionadas con el desarrollo sostenible y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)	2015	TC		MSC/MEPC/ FAL/LEG		Alcanzado	
4.0.1.3	Refrendo de las propuestas de resultados no previstos para el bienio 2014-2015, aceptadas por los Comités	Anual	Consejo		MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC		Alcanzado	C 112/D, párrafos 8.1 y 8.2 i)
4.0.2.1	Refrendo de propuestas para el desarrollo, el mantenimiento y la mejora de los sistemas de información y las especificaciones conexas (GISIS, sitios en la Red, etc.)	Tarea continuada	Consejo		MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC/III		De plazo indefinido	C 112/D, párrafos 8.3 vii) y 8.3 ix)
4.0.5.1	Revisión de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización y de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los comités, según proceda	2015	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC		Alcanzado	

COMITÉ DE FACILITACIÓN (FAL)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5.1.2.2	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar	2014	MSC/FAL	NCSR	III		Aplazado	MSC 84/24, párrafo 22.25
5.2.1.31	Examen de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre	2015	FAL				Aplazado	FAL 38/15, párrafo 8.16
8.0.1.1	Examen amplio del Convenio de facilitación	2015	FAL				Aplazado	
8.0.2.1	Examen y análisis de informes e información sobre migrantes ilegales	Anual	MSC/FAL				Alcanzado	
8.0.3.1	Prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos	2015	FAL		MSC/LEG/III/MEPC		Aplazado	

ANEXO 4

PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2016-2017 QUE GUARDAN RELACIÓN CON LA LABOR DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN*

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos para 2016-2017
1.1.1	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común	1.1.1.1	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes
1.1.2	Cooperar con otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	1.1.2.1	Cooperar con otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes
1.3.3	Fomentar las medidas de facilitación		NUEVO: Examen de las señales internacionales para orientación del público en las terminales marítimas
3.4.1	Determinar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA) en particular	3.4.1.1	Aportaciones sobre la determinación de las necesidades que surjan en los países en desarrollo, en particular que los PEID y PMA se incluyan en el PICT
3.5.1	Examinar, establecer un orden de prioridad e implantar programas de cooperación técnica	3.5.1.1	Determinar prioridades temáticas en los ámbitos de la seguridad y protección marítimas, la protección del medio marino, la facilitación del tráfico marítimo y la legislación marítima
		3.5.1.2	Aportación al PICT sobre cuestiones emergentes relacionadas con el desarrollo sostenible y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio
4.0.1	Adoptar, implantar y mejorar las medidas para la gestión eficaz, eficiente y transparente de los recursos de la Organización	4.0.1.3	Refrendo de las propuestas de resultados no previstos para el bienio 2014-2015 2016-2017, aceptadas por los Comités

* En relación con el anexo de la resolución A.1061(28), 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 2016-2017. Los nuevos resultados previstos que actualmente no tienen número se indican como NUEVO.

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos para 2016-2017
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	Refrendo de propuestas para el desarrollo, el mantenimiento y la mejora de los sistemas de información y las especificaciones conexas (GISIS, sitios en la Red, etc.)
4.0.5	Implantar y mantener sometidos a examen los métodos y procedimientos de trabajo	4.0.5.1	Revisión de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización y de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités, según proceda
5.1.2	Elaborar y examinar 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	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar
5.2.1	Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros	5.2.1.31	Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre
6.1.1	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (por ejemplo, el Código PBIP), incluidos los aspectos de la interfaz buque-puerto y las vías de navegación de importancia estratégica		NUEVO: Directrices sobre ciberseguridad marítima
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 de facilitación 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

Nº**	Medidas de alto nivel	Nº**	Resultados previstos para 2016-2017
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	Examen y análisis de informes e información sobre migrantes ilegales y <u>polizones</u>
8.0.3	Fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones en aras de una mejora e innovación constantes en la facilitación del tráfico marítimo	8.0.3.1	Prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos
			NUEVO: Aplicación del concepto de ventanilla única

ANEXO 5

ORDEN DEL DÍA POSBIENAL DEL COMITÉ

COMITÉ DE FACILITACIÓN (FAL)								
RESULTADOS POSBIENALES ACEPTADOS								
Número	Bienio (en el cual el resultado se insertó en el orden del día posbienio)	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					
60	2012-2013	8.0.1	Examinar y actualizar el Manual explicativo del Convenio FAL para que refleje cualquier enmienda al anexo del Convenio de facilitación	FAL			2	FAL 37/17, párrafo 4.6

ANEXO 6

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES Y LOS OBSERVADORES*

ITEM 4

Statement by the delegation of the Islamic Republic of Iran

The Islamic Republic of Iran raised the issue of fair treatment of seafarers in terms of shore leave and access to shore-side facilities in recent sessions of the Legal Committee (documents LEG 94/12, annex 10, LEG 96/13, annex 2 LEG 97/6/2 and LEG 98/6) and FAL Committee (documents FAL 37/8/5 and FAL 38/4/2) and as well as in last session of the IMO Assembly (document A 28/14/2), underlining the issue of shore leave with respect to human rights, the safety of shipping and attracting new recruits to the shipping industry, and emphasizing the need for efficient actions by the relevant IMO bodies in this regard.

During above mentioned meetings, particularly in previous session of FAL Committee, the topic, "further measures of facilitation of the crew's shore leave" has been extensively considered in the plenary and its working group. The majority of interventions emphasized the need for shore leave to be granted without any discrimination and supported the proposal submitted by Iranian delegation. According to these considerations, the Committee endorsed the group's agreed amendments to Standard 3.44 requiring shore leave for crews to be granted in a manner that prevented discrimination and also endorsed the related provision of draft Standard 3.44*bis* requiring public authorities to provide the seafarer and the master with reasons for shore leave denial and, if so requested, in writing (document FAL/W.P4 and FAL 38/15).

On the basis of obtaining a short-term solution pending entry into force of FAL amendments, the Islamic Republic of Iran, first, presented a proposal to LEG 100 (document LEG/100/5) and then another proposal to Assembly 28 (document A 28/14/2), requesting the consideration and adoption a resolution related to shore leave due to the continuation of the discriminatory and unfair treatment against some seafarers in relation to shore leave and the need for urgent action in this regard.

Having been considered the latter document, the Assembly adopted resolution A.1090 (28) on *Fair treatment of crew members in respect of shore leave and access to shore-side facilities*. This resolution has been approved as a short-term solution pending the entry into force of relevant amendments to the FAL Convention. It is consistent with the contents and terminology of the FAL Convention, and specifically with Standards 3.44 and 3.44*bis* agreed by FAL 38.

In this resolution, the Assembly urged Member Governments to take steps for granting shore leave to crew members in a manner which excludes discrimination on the grounds of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed, engaged or work and communicate their reasons for shore leave denial to the crew members and the master; and should it be requested by the crew members concerned or the master, such reasons are to be provided in writing.

* Statements have been included in this annex in the order in which they were given, sorted by agenda items, and in the language of submission (including translation into any other language if such translation was provided). Statements are available in all the official languages on audio file: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>

Regarding to the point in paragraph 17.3 of the correspondence group, I would like to remind a need for minimum level of realization of the shore leave right. As it is noted that consideration of the existing international instruments on human rights shows that besides recognizing the substantive human rights in the related international instruments, the procedure for securing these rights has to be taken into consideration. Procedural human rights are a prerequisite for practising substantive human rights.

Experience has shown that proper realization one international obligation needs to enact relevant national laws and regulations. My delegation, therefore, is of the view that national and international mechanisms may have supplementary role for providing secure conditions for the seafarers, inter alia granting shore leave to them.

All these activities in the IMO on "Fair treatment of seafarers" have been welcomed by the United Nations General Assembly in its resolution last year on "Oceans and the Law of the Sea" in document A/RES/68/70 Para 87 which adopted on 9 December 2013.

In conclusion, my delegation is hopeful that this human right of seafarers including crew members has been realizing effectively and comprehensively.

ITEM 9

Statement by ITF

The ITF has serious concerns relating to the scope of who is covered under mooring personnel and overly broad extent of the guidelines on minimum training and education for mooring personnel. Our concerns can be summarized as follows:

There is no definition of the term. Under paragraph 2, Objectives, it is stated that the training and education of shore-side mooring personnel would "ensure that ships could enter, stay and leave a port safely, securely and efficiently". This is the role and function of shipboard personnel – the master, pilot, watch officers, and crew. It is far outside the generally accepted role of shore-side mooring personnel. Mooring personnel play a very limited role of handling lines during the docking or undocking operation and that role is carried out under the oversight and direction of the master, pilot and deck officers. No great theoretical knowledge with extensive professional training and education is required to perform the functions required of shore-side mooring personnel.

The recommended standards of training and education for mooring personnel are inappropriate for the limited services they generally provide. They cover functions required of Masters and navigational watch officers under the STCW Convention and recommended guidelines for pilots under IMO resolution A.960. They are far in excess of the competencies required of shore-side mooring personnel that primarily handle and secure mooring lines on the dock under the direction of shipboard personnel. Mooring personnel do not normally perform any function aboard a ship. And they certainly do not perform any navigational or ship handling functions. In some ports mooring boats can be used to run lines ashore. Handling these small craft does not require the extensive technical knowledge contained in the guidelines.

The recommend guidelines cover maritime training requirements that are within the competency of the Maritime Safety Committee's Sub-Committee on the Human Element, Training and Watchkeeping. If it is felt that there is a compelling need for some training of mooring personnel in what are primarily maritime skills carried out by shipboard personnel; we would suggest that the matter be referred to the HTW Sub-Committee that has the appropriate competence.

Statement by ITF

The ITF shares the concerns Spain and Italy that competition in safety sensitive services subjects the service providers to commercial pressures to lower standards to gain a competitive advantage. This can compromise the standards and quality of services and place port facilities, ships, seafarers and mooring personnel at risk. In our view both options in the Working Paper 7, 1.6.2, present problems.

The first option interjects the issue of public versus private port services into the debate, as well as the issue of costs. Both issues may be inappropriate for the IMO to consider as they interfere with policy decisions made at the national or local governmental level.

The second option could be interpreted to leave the issue of safety standards to the service providers and their customers. In an unregulated competitive environment commercial pressures will inevitably drive standards downward to the detriment of the industry and the public. It has long been recognized by the IMO that the lack of effective governmental regulation and the implementation of safety related standards can lead to substandard shipping. In fact it is the theme of the IMO this year. It is the expected and proper role of IMO and governments to regulate safety and environmental standards in maritime operations to protect the public interest. Establishing appropriate safety standards is a governmental responsibility that should not be left to the parties in commercial negotiations.

As it would be inappropriate for Plenary to amend the report of the Working Group we would suggest that the issue of the guidelines for mooring personnel remain on the agenda for FAL 40 so that this issue can be revisited.

ITEM 10

Statement by Peru

La delegación del Perú quiere hacer referencia al documento FAL 39/10 sobre las actividades relacionadas a la implantación del Convenio FAL llevadas a cabo con apoyo del Programa integrado de cooperación técnica.

En ese sentido hace de conocimiento que, del 22 al 25 de Abril de 2013, se realizó en la ciudad de Lima (Perú), el seminario regional sobre facilitación del tráfico marítimo, con especial atención del comercio marítimo, en colaboración con la UNCTAD.

Asimismo queremos agradecer expresamente al Sr. Julián Abril, quien condujo con éxito el mismo, acompañado de dos expositores de la Prefectura Naval Argentina y de la Dirección del Territorio Marítimo de Chile.

Este seminario se ofreció a los 13 países de la ROCRAM, dirigido a funcionarios de las autoridades marítimas, autoridades portuarias y aduaneras, resaltando los principales resultados el promover la adhesión al Convenio FAL de los países de la región que aún no lo son (Paraguay y Costa Rica), analizar los alcances del Convenio FAL, mejoras para medir internamente el nivel de cumplimiento del Convenio y el impulso de las Comisiones Nacionales de Facilitación.

Statement by Chile

No nos referiremos particularmente a su pregunta que nos ha hecho si no nos preocupa el reiterar algo que ya nosotros planteamos dentro del Comité de cooperación técnica y que produjo un largo debate y que implicó incluso la intervención del Secretario General al final del mismo. Estamos de acuerdo con lo que nos explicó el señor Abril recientemente.

Lo que sí pedimos muy puntualmente es que no se intenten vincular directamente los perfiles marítimos nacionales y las actividades de cooperación técnica. Para nosotros, como lo expresamos en el Comité de cooperación técnica, es muy delicado cuando se trata de ayudar por el camino único la cooperación técnica a nivel nacional dependiendo de la entrega o no de un perfil marítimo nacional.

Este tema cuando lo tratamos en el Comité de cooperación técnica fue ampliamente debatido y se acordó que la entrega de los perfiles marítimos nacionales en ningún caso iba a eliminar o reducir la cooperación técnica a nivel regional, por razones que se explicaron en el Comité. Por lo tanto, señor Presidente, me gustaría dejar nuevamente presente en este Comité que Chile reitera la necesidad de mantener en el ámbito FAL, tal como fue hecho en Perú o en otras delegaciones a nivel de Latinoamérica, la cooperación técnica regional.

Muchas gracias señor Presidente.
