



COMITÉ DE FACILITACIÓN
34º periodo de sesiones
Punto 19 del orden del día

FAL 34/19
15 mayo 2007
Original: INGLÉS

INFORME DEL 34º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

Índice

Sección	Página
1 GENERALIDADES - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.....	3
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI.....	7
3 EXAMEN GENERAL E IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL	9
4 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO.....	17
5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES.....	21
6 PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN EL MAR Y EN PUERTO	27
7 PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO, INCLUIDO EL DE DROGAS, ARMAS DE DESTRUCCIÓN MASIVA Y PERSONAS	28
8 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS	31
9 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI.....	37
10 PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL	40
11 INTERFAZ BUQUE-PUERTO.....	45
12 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN	50
13 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN	52
14 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	53

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

15	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	54
16	PROGRAMA DE TRABAJO.....	56
17	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008	59
18	OTROS ASUNTOS	59
19	INFORME PARA EL CONSEJO.....	60

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO
ANEXO 2	RESOLUCIÓN FAL.9(34) SOBRE LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL
ANEXO 3	PUNTO DE CONTACTO DE LA OMI PARA EL POLIZONAJE – MANDATO PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS
ANEXO 4	PROYECTO DE CIRCULAR CONJUNTA MSC/FAL SOBRE PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL
ANEXO 5	MECANISMO EN EL SENO DE LA SECRETARÍA DE LA OMI PARA LA RESOLUCIÓN DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DEL CÓDIGO IMDG, INCLUIDOS LOS MATERIALES RADIATIVOS DE LA CLASE 7
ANEXO 6	CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 35º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ

1 GENERALIDADES - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 34º periodo de sesiones del 26 a 30 de marzo de 2007 bajo la presidencia del Sr. Charles Abela (Malta). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. Armett E. Hill (Liberia).

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

ALEMANIA	KENYA
ANGOLA	LETONIA
ARABIA SAUDITA	LIBERIA
ARGELIA	MALASIA
ARGENTINA	MALTA
AUSTRALIA	MARRUECOS
BAHAMAS	MÉXICO
BELICE	NIGERIA
BOLIVIA	NORUEGA
BRASIL	NUEVA ZELANDIA
CANADÁ	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
CÔTE D'IVOIRE	PAPUA NUEVA GUINEA
CUBA	PERÚ
CHILE	POLONIA
CHINA	PORTUGAL
CHIPRE	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ECUADOR	REPÚBLICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN
ESPAÑA	REPÚBLICA POPULAR
ESTADOS UNIDOS	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTONIA	SAINT KITTS Y NEVIS
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SUDÁFRICA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	TAILANDIA
GHANA	TRINIDAD Y TABAGO
GRECIA	TÚNEZ
INDONESIA	TURQUÍA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TUVALU
ISLAS MARSHALL	UCRANIA
ISRAEL	URUGUAY
ITALIA	VANUATU
JAPÓN	VENEZUELA

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También asistieron representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

1.4 Así como observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ICHCA INTERNATIONAL (ICHCA)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
CONSEJO CONSULTIVO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGAC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)

Discurso de apertura

1.5 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General hizo hincapié en la necesidad de que entren en vigor las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, mediante las que se institucionaliza el Comité. Observó que desde el FAL 33, el número de adhesiones había aumentado a 108, es decir, que se necesitan tres más de las 111 necesarias para que las enmiendas entren en vigor. Asimismo señaló que, aunque se trataba de una buena noticia, el hecho de que las enmiendas sigan sin entrar en vigor 16 años después de su adopción no debería pasar inadvertido y pidió al Comité que investigara los obstáculos que han impedido su entrada en vigor durante tanto tiempo - especialmente cuando los beneficios que se derivan de las enmiendas están acordados y su aceptación no tiene repercusiones financieras. El Secretario General afirmó que incluso en esta etapa tan avanzada, desea pedir nuevamente a los Estados Miembros que no hubieran aceptado las enmiendas que examinen la posibilidad de hacerlo lo antes posible y alentó a los Miembros que necesiten asistencia para aceptarlas a que se lo comuniquen a la Organización. Una vez que esté institucionalizado oficialmente, el Comité de Facilitación estará a la par con los demás Comités y podrá desarrollar mejor su labor, que complementa la de los demás comités, y asegurar que se mantiene un equilibrio entre la función legislativa y la eficacia que se desea que tengan las operaciones navieras.

Precisamente con este propósito, a principios de año, se estableció, en el ámbito de la División de Seguridad Marítima, una nueva Subdivisión de protección marítima y facilitación. El objetivo de esa reestructuración es potenciar la alta prioridad que concede la Organización tanto a la protección de los buques y las instalaciones portuarias como a la función complementaria de facilitar el tráfico marítimo internacional. También refleja la necesidad de que la Organización y la comunidad marítima en su conjunto, apoyen las iniciativas para incrementar y mejorar la protección de todos los aspectos de las operaciones de los buques y los puertos, asegurándose al mismo tiempo de que el flujo de comercio marítimo siga siendo ágil y eficiente y de que no se obstaculice indebidamente el transporte de personas por vía marítima.

Al señalar que el lema del Día Marítimo Mundial es este año "La respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales", el Secretario General observó que este lema ofrece la oportunidad de demostrar que el sector marítimo se preocupa por los aspectos ambientales y, lo que es más, está a la vanguardia de la respuesta a esos retos. El Secretario General destacó que la Organización había adoptado una amplia gama de medidas para prevenir y evitar la contaminación ocasionada por los buques, cada una de las cuales es prueba clara de la firme determinación de los Gobiernos y el sector de reducir al mínimo imprescindible el impacto que el transporte marítimo pueda tener sobre un medio ambiente frágil. A la inversa, la imagen pública del transporte marítimo y la percepción negativa del sector y los organismos que lo regulan a raíz de accidentes que han causado contaminación no es justa. El Secretario General instó a todas las partes interesadas a colaborar en varios frentes para contrarrestar esa percepción con un planteamiento preventivo decidido ante las cuestiones ambientales.

El Secretario General recordó que el FAL 32 había adoptado enmiendas al Convenio de Facilitación que introducen el concepto de gestión de riesgos para mejorar los procedimientos de inspección en las fronteras, así como sistemas para transmitir información previa a la llegada y salida, que permite agilizar la tramitación de los datos necesarios para el despacho de buques y transmitirlos a un solo punto, conocido habitualmente como "ventanilla única". Dichas enmiendas entraron en vigor en noviembre de 2006.

El Secretario General también hizo referencia a las importantes enmiendas al Convenio de Facilitación que se examinaron en este periodo de sesiones con miras a su aprobación y posterior adopción en el FAL 35. Entre ellas cabe destacar las propuestas de enmienda destinadas a legislar sobre un tema en que él mismo y el Director de la Organización Internacional del Trabajo habían abordado en comunicados conjuntos a una serie de Gobiernos, en los que expresaban su inquietud acerca de los requisitos que se imponen a la gente de mar para viajar y destacaban la importancia de facilitar los permisos en tierra y el acceso a los buques y desde ellos cuando cambia la tripulación o se necesita atención médica. Pidió a los delegados que reflexionaran detenidamente sobre estas cuestiones antes de que se adopten decisiones definitivas sobre estas propuestas en el seno del Comité, a fin de llegar a un equilibrio justo entre la necesidad de incrementar la protección y el deseo de facilitar el tráfico marítimo, en particular, el transporte de personas por mar.

El Secretario General recordó asimismo las importantes enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR en relación con las personas rescatadas en el mar que habían entrado en vigor el 1 de julio de 2006 y en las que, por primera vez, la obligación del capitán de prestar asistencia a personas en situación de peligro en el mar se ve complementada por la correspondiente obligación de los Gobiernos de coordinar sus acciones y colaborar para aliviar al capitán de la responsabilidad doble de prestar asistencia tras el suceso a los supervivientes y a continuación llevarlos a un lugar seguro. Señaló que, si bien el Comité había adoptado enmiendas al Convenio de Facilitación en este contexto, quizás siga siendo necesario elaborar orientaciones adicionales para garantizar el desembarco rápido y ordenado de personas rescatadas en el mar. Desgraciadamente, siguen ocurriendo incidentes y los buques siguen enfrentándose a problemas en los puertos para desembarcar a los supervivientes, especialmente cuando se trata de migrantes indocumentados. Eso tiene un profundo impacto sobre la larga tradición de rescatar a personas en peligro en el mar, por lo que es preciso seguir haciendo todo lo posible para garantizar que se ayuda a los capitanes a cumplir sus responsabilidades en virtud de los Convenios SOLAS y SAR dentro de un plazo razonable y causando el mínimo trastorno posible a sus buques.

El incremento de la protección de las unidades de transporte cerradas y los contenedores de carga es un tema que la Organización viene examinando desde febrero de 2002, y el Secretario General considera que este es buen momento para adoptar medidas en ese sentido o elaborar orientaciones para abordar el tema. Recordó en este contexto que la Organización Mundial de Aduanas había adoptado el Marco normativo SAFE en junio de 2005, en respuesta, entre otras cosas, a la resolución 9 de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, que reconoce el carácter intermodal e internacional del transporte de las unidades cerradas y los contenedores y la necesidad de asegurar la protección de toda la cadena del suministro. Aunque la protección de ciertos segmentos en tierra de dicha cadena está fuera del ámbito de competencias de la Organización, sigue siendo importante reconocer que las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional deben ser compatibles con las correspondientes medidas de protección.

El Secretario General reiteró la inquietud que ya ha manifestado en varias ocasiones acerca de la implantación efectiva del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, que entre otras muchas ventajas, deberían haber contribuido a una notable reducción de los casos de polizonaje. Sin embargo hasta la fecha esto no parece haberse hecho realidad, ya que, aunque el número de sucesos se redujo en 2004 y 2005 en comparación con 2003, en 2006 el número de sucesos ha vuelto a aumentar hasta el nivel inicial registrado en 2003. Estos datos apuntan a que es necesario que los Gobiernos, y los propietarios u operadores de buques e instalaciones portuarias, sigan sometiendo a examen la idoneidad y eficacia de los sistemas que han adoptado para implantar las medidas preventivas de protección contempladas en las enmiendas de 2002 al

Convenio de Facilitación, a fin de controlar los sucesos relacionados con polizones. En este contexto, hizo referencia a la propuesta de INTERCARGO e INTERTANKO, que piden al Comité que examine la posibilidad de establecer un "Punto de contacto de la OMI sobre polizones" que pueda ayudar a tramitar la resolución de casos de polizonaje. El Secretario General pidió al Comité que cuando examine esta propuesta y la conveniencia de recomendar su adopción al Consejo tenga en cuenta las medidas que ya han adoptado la OMI y el sector para resolver estos casos y las posibles consecuencias para la Organización.

El Secretario General destacó algunos de los demás puntos importantes del orden del día, tales como los medios electrónicos para el despacho de buques, la facilitación del embarque de cargas peligrosas (en particular la problemática de los retrasos y el rechazo del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7); la cooperación técnica; la elaboración de un manual explicativo del Convenio de Facilitación y las cuestiones relacionadas con los objetivos previstos del Comité en éste y el próximo bienio.

En sus observaciones finales, el Secretario General subrayó que no se debe descuidar ningún aspecto de la protección en ninguno de los lugares en los que está previsto celebrar reuniones durante el periodo de acondicionamiento de la sede y apeló a todas las partes a que respeten las normas de seguridad que se hayan establecido, así como otras medidas especiales que puedan ser necesarias. Tras mencionar la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.974(24), el Secretario General facilitó al Comité información actualizada sobre las auditorías que se han realizado hasta la fecha y pidió a los Estados Miembros que se prestaran voluntariamente a las auditorías, a fin de facilitar su planificación en el próximo bienio, y a que presentaran candidaturas para compilar una lista de personas a partir de la cual se puedan formar los equipos de auditores.

Observaciones del Presidente

1.6 Al dar las gracias al Secretario General, el Presidente afirmó que tanto el Comité como sus grupos de trabajo tendrían muy en cuenta sus palabras de ánimo, así como sus consejos y solicitudes, en el curso de sus deliberaciones.

Adopción del orden del día

1.7 El Comité adoptó el orden del día (FAL 34/1) y el calendario provisional que serviría de guía durante el periodo de sesiones.

Verificación de poderes

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

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Comité examinó (FAL 34/2 (Secretaría)) las decisiones del DSC 11, el MEPC 55, el C 97 y el MSC 82, que se habían reunido desde la celebración del FAL 33 y habían adoptado medidas sobre cuestiones de interés para la labor del Comité.

Resultados de la labor del DSC 11

2.2 El Comité tomó nota de que el DSC 11 se había celebrado del 11 al 15 de septiembre de 2006 y de que el informe de dicho periodo de sesiones se recoge en el documento DSC 11/19. Las medidas de interés para la labor del Comité adoptadas por el DSC 11 se examinaron en relación con los puntos 5 y 11 del orden del día.

Resultados del MEPC 55

2.3 El Comité también tomó nota de que el MEPC 55 se había celebrado del 9 al 13 de octubre de 2006 y de que los resultados de dicho periodo de sesiones figuraban en el documento MEPC 55/23. Las medidas de interés para la labor del Comité adoptadas por el MEPC 55 se habían examinado en relación con los puntos 9, 15 y 16 del orden del día.

Resultados del C 97

2.4 El Comité señaló que el 97º periodo de sesiones del Consejo se había celebrado del 6 al 10 de noviembre de 2006 y que se informaba de sus decisiones en el documento C 97/D y asimismo tomó nota de que el C 97 había aprobado la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 34 y el informe del FAL 33 en términos generales y había decidido remitirlo a la vigésima quinta Asamblea con sus observaciones y recomendaciones. Otras medidas de interés para la labor del Comité adoptadas por el C 97 se examinaron en relación con los puntos 13, 14 y 16 del orden del día.

2.5 El Comité tomó nota en particular de que el C 97, al examinar el informe LEG 92, había acordado, que sería oportuno y beneficioso que el Comité Jurídico, teniendo en cuenta sus diferentes necesidades, armonizase sus métodos de trabajo con los del Comité de Seguridad Marítima y los del Comité de Protección del Medio Marino. A este respecto, el C 97 también sancionó la propuesta del Secretario General de que los Presidentes de los cinco Comités, junto con los Secretarios de los mismos, se reunieran durante el 98º periodo de sesiones del Consejo, para examinar el mejor modo de armonizar los métodos de trabajo de sus Comités a fin de lograr la buena marcha de las reuniones y ajustarse a las mejores prácticas caracterizadas por la fluidez de la labor, en beneficio de la ejecución de los programas de trabajo confiados a cada uno de ellos, y presentar un informe al Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, en noviembre de 2007.

Resultados de la labor del MSC 82

2.6 El Comité tomó nota asimismo de que el MSC 82 se había celebrado del 29 de noviembre al 8 de diciembre de 2006 y de que los resultados de dicho periodo de sesiones figuran en el documento MSC 82/24. Las medidas adoptadas por el MSC 82 de interés para la labor del Comité se examinaron en relación con los puntos 7, 9, 10, 15 y 16 del orden del día.

3 EXAMEN GENERAL E IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Estado jurídico del Convenio

3.1 Al examinar el documento FAL 34/3/2 (Secretaría), el Comité señaló que, desde la celebración del FAL 33, Azerbaiyán, El Salvador y Kenya se habían adherido al Convenio¹, el 12 de junio de 2006, el 21 de diciembre de 2006 y el 10 de noviembre de 2006, respectivamente, y que Montenegro ejerce la sucesión con respecto al Convenio desde el 3 de junio de 2006. El número de Gobiernos Contratantes², al 23 de marzo de 2007, ascendía a 110, es decir cuatro más de los que había cuando se celebró el FAL 33. En el sitio de la OMI en la Red (www.imo.org) figura la lista de los Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación.

3.2 El Comité manifestó de nuevo su agradecimiento a los Estados Miembros que se habían adherido al Convenio o habían asumido la sucesión e instó a los que aún no lo habían hecho a que examinaran la conveniencia de adherirse lo antes posible a fin de ayudar a la Organización a facilitar el tráfico marítimo internacional en un entorno seguro y al Comité asumir la función, misión y principios estratégicos acordados por el FAL 32 (véase el anexo 4 del documento FAL 32/22).

Examen de las normas y prácticas recomendadas del anexo del Convenio de Facilitación con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes hayan notificado diferencias

3.3 El Comité recordó que el FAL 29:

- .1 había convenido en examinar las normas³ y prácticas recomendadas⁴ con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes hayan notificado diferencias a fin de determinar si están obsoletas o si podrían enmendarse para que resulten más aceptables a nivel mundial y en establecer un mecanismo mediante el que se inste a las Partes a revisar las diferencias que hayan registrado, así como otras medidas adoptadas para armonizar los requisitos y procedimientos nacionales con los del Convenio; y
- .2 había convenido en que sería conveniente reducir el número de diferencias y, para ello, reconoció que, en primer lugar era necesario recabar información actualizada de los Gobiernos Contratantes en cuanto a las discrepancias en la aplicación de las normas y la implantación de las prácticas recomendadas. Esto podría lograrse mediante el envío de un cuestionario a todos los Gobiernos Contratantes solicitándoles que actualizaran las diferencias notificadas y la implantación de las prácticas recomendadas.

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

² Por "Gobiernos Contratantes" se entiende Gobiernos Contratantes del Convenio.

³ Por "Normas" se entienden las normas que figuran en el anexo del Convenio.

⁴ Por "Prácticas recomendadas" se entienden prácticas recomendadas que figuran en el anexo del Convenio.

3.4 Asimismo, el Comité recordó que el FAL 30:

- .1 había confirmado la necesidad de elaborar tal cuestionario y había acordado que se enviara a todos los Estados Miembros, no sólo para abordar las diferencias registradas por los Gobiernos Contratantes sino también para averiguar los impedimentos que encuentran los Gobiernos Miembros para ratificar el Convenio; y
- .2 había aprobado la circular FAL.3/Circ.184 sobre el Examen de las normas y las prácticas recomendadas recogidas en el anexo del Convenio de Facilitación, al que se adjunta el cuestionario mencionado.

3.5 Por otra parte, el Comité recordó que el FAL 31, entre otras cosas:

- .1 había tomado nota de que, el 9 de febrero de 2004, la Secretaría había publicado la circular FAL.3/Circ.185 en la que se recordaba a los Estados Miembros que no hubieran remitido aún los cuestionarios debidamente cumplimentados que lo hicieran lo antes posible, a fin de que la Secretaría pudiera elaborar un compendio con los resultados del cuestionario para que el Comité los examinara en el periodo de sesiones actual;
- .2 había señalado que sólo 14 Estados Miembros y un Miembro Asociado habían respondido al cuestionario;
- .3 había convenido en que las respuestas al cuestionario no podrán considerarse una notificación oficial de los Gobiernos Contratantes sobre las diferencias registradas con respecto a las normas y/o a la adopción de prácticas recomendadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, a menos que dichos Gobiernos Contratantes así lo indiquen al Secretario General;
- .4 había instado a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que si, tras el examen de las diferencias mencionadas como parte del ejercicio de respuesta al cuestionario, desean actualizar su declaración previa sobre las diferencias registradas con respecto a las normas y la adopción de prácticas recomendadas, lo hagan remitiendo al Secretario General una notificación oficial, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII del Convenio. La Secretaría sólo deberá incluir dichas notificaciones en el apéndice 7 de cualquier nueva impresión que se haga de la publicación en el futuro; y
- .5 había acordado la conveniencia de seguir examinando las Normas y Prácticas Recomendadas con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes hayan registrado diferencias en el FAL 32 y había instado, e instó a los Estados miembros, que aún no hubieran respondido al cuestionario de la circular FAL.2/Cir.184, a que lo hicieran lo antes posible.

3.6 El Comité recordó asimismo que el FAL 32, basándose en un breve análisis del cuestionario cumplimentado había identificado varias diferencias con respecto a las normas y la implantación de las prácticas recomendadas. No obstante, tras señalar que no era posible realizar un análisis más pormenorizado basándose en los informes remitidos por 20 Estados Miembros y un miembro asociado, había pedido a la Secretaría que llevara a cabo un análisis pormenorizado

y había instado a los Estados Miembros que no hubieran respondido el cuestionario a que lo hicieran lo antes posible.

3.7 El Comité recordó asimismo que se había informado al FAL 33 de que desde la celebración del FAL 32, la Secretaría no había recibido ningún cuestionario cumplimentado, y señaló que la Secretaría aún está analizando, en detalle, los cuestionarios cumplimentados recibidos hasta la fecha; convino en que se había sacado poco provecho de las respuestas al cuestionario, dado que sólo habían respondido 20 Estados Miembros, y los invitó, una vez más, a que respondiesen al cuestionario lo antes posible.

3.8 El Comité señaló (FAL 34/3/1 y FAL 34/INF.2) (Secretaría) que:

- .1 desde la celebración del FAL 33, la Secretaría no había recibido ninguna respuesta al cuestionario y por lo tanto, el número de Estados Miembros y Miembros Asociados que habían respondido no había variado desde el FAL 32;
- .2 siguiendo las instrucciones del Comité, la Secretaría había intentado analizar las respuestas al cuestionario, pero durante el proceso de análisis se había percatado de que para llevar a cabo un análisis pormenorizado y extraer alguna conclusión útil se necesitaba más información sobre los motivos de las diferencias notificadas puesto que no figuraba en varias de las respuestas al cuestionario; y
- .3 las respuestas facilitadas por los Estados Miembros que habían cumplimentado el cuestionario se habían refundido y presentado en el documento FAL 34/INF.2 (Secretaría). Dichas respuestas se habían recibido entre mayo de 2003 y mayo de 2005. No obstante, en algunos casos no se indicaban las fechas. A fin de facilitar el análisis de las respuestas al cuestionario, la Secretaría había colocado las respuestas en dos columnas frente a los textos del Convenio en los que se incorporan las enmiendas adoptadas en 2002 y 2005 respectivamente. Asimismo, los elementos más destacables de las observaciones recibidas se habían reflejado junto a las enmiendas mencionadas.

3.9 El Comité reiteró que las razones por las que el FAL 29 había iniciado el examen de las normas y prácticas recomendadas con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes habían notificado diferencias siguen teniendo vigencia y que esa tarea constituía uno de los principios estratégicos señalados en la función, misión, principios estratégicos y labor del Comité, adoptados en el FAL 32.

3.10 El Comité convino en que para avanzar en esa tarea era necesario disponer de información actualizada de todos los Gobiernos Contratantes sobre las diferencias en cuanto a las normas y la implantación de las prácticas recomendadas.

3.11 El Comité se mostró de acuerdo con la conclusión del Presidente de que los avances hasta la fecha distaban mucho de ser satisfactorios y de que era necesario examinar seriamente las medidas que deben adoptarse, sobre todo si se tiene en cuenta que el número de Gobiernos Contratantes ha aumentado de 89 en el FAL 29 a 110 en el actual periodo de sesiones.

3.12 El Comité recordó que el FAL 31, al examinar el número y la calidad de las respuestas recibidas:

- .1 había tomado nota de que algunos Estados Miembros podrían haber encontrado dificultades a la hora de interpretar el cuestionario y podrían necesitar bastante tiempo para cumplimentarlo en vista de que es necesario que participe un número considerable de autoridades nacionales;
- .2 había pedido a un grupo de trabajo que examinara las respuestas del cuestionario que se hubiesen recibido hasta esa fecha con objeto de identificar las normas o prácticas recomendadas que es necesario examinar a la luz de las diferencias notificadas por los Gobiernos Contratantes; y estudiar posibles vías que pueden incluir, sin ser exhaustivas, la mejora del cuestionario y el contenido de la circular a fin de fomentar las respuestas de los Estados Miembros; y
- .3 había tomado nota de que, debido a la escasez de tiempo, el Grupo de trabajo no había podido encontrar medios para alentar a los Estados Miembros que no hubieran respondido al cuestionario a que lo hicieran.

3.13 El Comité estuvo de acuerdo en que era inútil iniciar un examen basándose en la información facilitada en los documentos FAL 34/3/1 y FAL 34/INF.2 (Secretaría) o remitirlos a algún grupo de trabajo ya que, tales documentos fundamentalmente contienen un resumen de la información que el FAL 32 ya había examinado y determinó en que no era posible llevar a cabo un análisis pormenorizado.

3.14 El Comité señaló que de un examen detallado de la circular FAL.3/Circ.184, que se había publicado en marzo de 2003, se desprendía que había llegado el momento de examinarla y actualizarla, a fin de lograr el objetivo para el cual se había adoptado. En particular, el Comité señaló que es necesario que la circular refleje, entre otras cosas:

- .1 la adopción y entrada en vigor de las enmiendas de 2005 al Convenio ya que en la circular sólo se hace referencia al Convenio, incluidas las enmiendas introducidas en 2002;
- .2 la necesidad de ofrecer una respuesta completa y exhaustiva e información adicional, por ejemplo, acerca de las razones que llevan a un Gobierno Contratante a aplicar determinadas normas de forma diferente o a no implantar determinadas prácticas recomendadas; y
- .3 otras cuestiones destacadas que hayan surgido desde que se publicó la circular, como por ejemplo las surgidas desde el FAL 31 en relación con la diferencia entre responder al cuestionario y presentar una notificación de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

3.15 El Comité también señaló que era necesario enmendar el párrafo de la circular FAL.3/Circ.184 en el que se invita a los Estados miembros "a que envíen el cuestionario adjunto a la Secretaría, facilitando la información solicitada, tan pronto como sea posible, pero a más tardar el 31 de mayo de 2003" puesto que era probable que el texto de la circular resultara confuso ya sea leído de forma aislada o en el contexto de los informes del FAL 31 al FAL 33 en los que se insta a los Estados miembros a responder al cuestionario.

3.16 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio que elaborase un proyecto de circular sobre el examen de las Normas y Prácticas Recomendadas y que lo sometiera a examen con vistas a su aprobación.

Armonización con otros instrumentos internacionales

3.17 El Comité señaló que no se había presentado a examen ningún documento en relación con este punto del orden del día; y que las cuestiones sobre la armonización con otros instrumentos internacionales se habían abordado en los puntos 5, 7, 8 y 10 del orden del día en relación con instrumentos de la competencia de la OIT, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen, el ACNUR, el CEPE, el CEFAC-ONU y OMA.

Elaboración de un manual explicativo del Convenio

3.18 El Comité recordará que el FAL 33 había constituido un grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio de Facilitación, presidido por el Sr. Eildert Broekema (Países Bajos) y que la primera parte de su informe en relación con las propuestas de enmienda al Convenio se había presentado a examen en el FAL 33. Asimismo, el Comité recordó que en dicho periodo de sesiones, el Comité de facilitación había pedido al Grupo de trabajo que continuase elaborando el Manual explicativo hasta el final de la semana y acordó en examinar la segunda parte del informe del Grupo de trabajo durante el periodo de sesiones actual.

3.19 El Comité también recordó que el FAL 33 había restablecido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un Manual explicativo del Convenio, bajo la coordinación de los Países Bajos (Sr. Eildert Broekema), para que prosiguiera esa labor en el lapso interperiodos.

3.20 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo (FAL 34/3 (Presidente de Grupo de trabajo)) y el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 34/3/3 (Países Bajos en calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia)) y después de tomar nota de la labor realizada remitió los dos informes al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio de Facilitación para que continuara elaborando el Manual explicativo del Convenio.

3.21 Asimismo, el Comité pidió al Grupo de trabajo que determinara las cuestiones pendientes para la elaboración de la primera versión del Convenio y que elaborase el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia para que prosiguiera la labor en el lapso interperiodos con vistas a ultimarla antes del FAL 35.

Apéndice 7 del Convenio

3.22 El Comité recordó que el FAL 33 había tomado nota de que la actual reseña sobre las diferencias notificadas a la OMI que figura en el apéndice 7* del Convenio (incluido como apéndice 6 de la edición de 1998 de la publicación del Convenio para la venta (edición de 1998, en venta), en relación con las prácticas recomendadas, constituía un conjunto de prácticas recomendadas aprobadas y no aprobadas. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VIII del Convenio, los Gobiernos Contratantes sólo deben informar al Secretario General

* Dicho apéndice no se incluye en la edición de 2006 de la publicación del Convenio para la venta.

de la implantación de las prácticas recomendadas. El FAL 33 acordó examinar la cuestión más a fondo durante el FAL 34 a fin de actualizar el apéndice 7 del Convenio.

3.23 El Comité recordó que en el artículo VIII 1) del Convenio se estipula que los Gobiernos Contratantes deben notificar al Secretario General las diferencias entre sus propias prácticas y las normas. El Comité también recordó que en el artículo VIII 3) del Convenio se estipula que los Gobiernos Contratantes deben notificar al Secretario General cuando armonicen sus propios trámites, requisitos documentales y procedimientos con cualquier práctica recomendada.

3.24 El Comité tomó nota de que no se había presentado a examen ningún documento relacionado con este punto del orden del día y de que la edición de 1998 del Convenio para la venta, se había sustituido por la de 2006 también para la venta. Se hizo saber al Comité que un examen de la información que contiene el apéndice 6 de la edición de 1998, para la venta, había revelado que el material era obsoleto y resultaba confuso; las referencias no guardaban relación con las actuales normas y prácticas recomendadas y al menos uno de los Estados que figuraba en el informe que había dejado de existir.

3.25 El Comité pidió a la Secretaría que elaborase:

- .1 una lista de las notificaciones efectuadas por los Gobiernos contratantes con arreglo a lo dispuesto en artículo VIII 1) del Convenio sobre las diferencias entre sus prácticas y las normas; y
- .2 una lista de las notificaciones efectuadas por los Gobiernos contratantes con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio cuando adapten sus trámites, requisitos documentales y procedimientos a las prácticas recomendadas.

3.26 A este respecto, el Comité:

- .1 instó a los Gobiernos Contratantes que hubieran presentado notificaciones con arreglo a lo dispuesto en los artículos VIII 1) y/o VIII 3) del Convenio a que comunicaran al Secretario General si la información presentada seguía siendo válida; y
- .2 recordó a los Gobiernos contratantes la obligación que habían contraído en virtud del artículo VIII del Convenio y la necesidad de mantener actualizadas las notificaciones cuando se produzcan cambios.

a fin de permitir al Secretario General informar a los demás Gobiernos Contratantes de sus prácticas actuales, en virtud de lo dispuesto en el artículo VIII 4) del Convenio.

3.27 En un intento de reunir información sobre las prácticas actuales, el Comité encargó a la Secretaría que se dirigiera a los Gobiernos Contratantes que hubieran presentado notificaciones con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio y que a partir de dichas notificaciones determinase si la información presentada seguía siendo válida.

Constitución del Grupo de trabajo

3.28 El Comité estableció el Grupo de trabajo sobre el examen general e implantación del Convenio, presidido por el Sr. Frank Bjerger Mortensen (Dinamarca), con el siguiente mandato. Teniendo en cuenta las deliberaciones del Pleno y sus decisiones, el Grupo de trabajo deberá:

- .1 continuar elaborando el Manual explicativo del Convenio de Facilitación basándose en los documentos FAL 34/3 y FAL 34/3/3 y teniendo en cuenta el documento FAL 33/3/3 y los párrafos 2 y 3 del mandato que figura en el documento FAL 31/20, anexo 5;
- .2 identificar las cuestiones pendientes para la finalización de la primera versión del Manual explicativo del Convenio de Facilitación y elaborar el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia encargado de proseguir la labor en el lapso interperiodos con vistas a ultimarla antes del FAL 35; [y]
- .3 elaborar un proyecto de circular sobre el examen de las normas y las prácticas recomendadas y someterlo a examen y aprobación; y
- .4 presentar un informe al Pleno, el jueves 29 de marzo de 2007.

Examen del informe del Grupo de trabajo

3.29 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 34/WP.7), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Elaboración de un Manual explicativo del Convenio

3.30 El Comité tomó nota de que:

- .1 se había completado la mayor parte del texto de las secciones 1, 2, 4, 5, 6 y 7 de la primera versión del manual explicativo del Convenio;
- .2 ya era posible iniciar la redacción del texto de la sección 3, que, por diversas razones, se había aplazado en varias ocasiones, al menos con respecto a las partes que no se estaban modificando;
- .3 era necesario seguir perfeccionando la sección 2H y pequeñas partes de las secciones 4 y 5;
- .4 se habían introducido varios cambios en el texto disponible de las secciones 2 a 7 (aparte de la sección 3);
- .5 se había elaborado un documento de trabajo en el que se refundía la labor llevada a cabo hasta la fecha; que se distribuiría como adición al informe del Grupo de trabajo en una fecha posterior, que constituiría la base para continuar trabajando en el lapso interperiodos y que no era necesario adoptar más medidas en relación con el texto refundido; y
- .6 la delegación de los Estados Unidos se había ofrecido para redactar partes del texto de la sección 3 y la delegación de Dinamarca para el texto de la sección 2H y de que sería necesario elaborar las partes pendientes de las secciones 4 y 5 basándose en las aportaciones que efectúen los participantes en el Grupo de trabajo por correspondencia propuesto.

Restablecimiento y mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del manual explicativo del Convenio

3.31 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del manual explicativo del Convenio, bajo la coordinación de los Países Bajos*, para que prosiguiera la labor en el lapso interperiodos, y le asignó el siguiente mandato:

- .1 continuar la elaboración del manual explicativo del Convenio, teniendo en cuenta que deberá:
 - .1 fomentar y mejorar la implantación del Convenio;
 - .2 incluir explicaciones de las normas y prácticas recomendadas para facilitar su posible implantación mediante asesoramiento técnico y la promoción de las mejores prácticas;
 - .3 introducir una mejor comprensión de los principios subyacentes del Convenio y fomentar su implantación;
 - .4 asistir a los Gobiernos Contratantes en la elaboración de su legislación nacional y otros instrumentos normativos; y
 - .5 no ser vinculante para los Gobiernos Contratantes ni entrañar obligaciones jurídicas;
 - .6 tener en cuenta las disposiciones pertinentes del anexo 9 sobre facilitación del Convenio sobre aviación civil internacional (Chicago, 1944), el Convenio revisado de Kioto sobre procedimientos aduaneros, y otras recomendaciones pertinentes CEPE-ONU;
- .2 elaborar una lista en la que se determinen las secciones (incluidas las subsecciones) del manual respecto de las cuales no se haya ultimado o no se haya iniciado aún la labor; y
- .3 presentar un informe al FAL 35.

Circular FAL.3 sobre el examen de las normas y prácticas recomendadas

3.32 El Comité aprobó la circular FAL.3/Circ.187 sobre el examen de las normas y prácticas recomendadas, y aconsejó incorporar la circular en el sitio de la OMI en la Red en formato *Word* a fin de facilitar su cumplimentación y de integrar el texto directamente en el cuestionario.

*
Sr. Ed Broekema
Policy Adviser
Customs & Consumer Taxes Directorate
P.O. Box 20201
NL – 2500 EE The Hague
The Netherlands
Teléfono: + 31 70 342 8129
Facsímil: + 31 70 342 7938
Correo electrónico: e.broekema@minfin.nl

4 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO

Enmiendas de 2005 al Convenio

4.1 El Comité recordó que el FAL 32 había adoptado la resolución FAL.8(32) sobre la Adopción de enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, y que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio de Facilitación, dichas enmiendas entraron en vigor el 1 de noviembre de 2006.

Examen de las propuestas de enmienda

4.2 El Comité recordó que el FAL 32 había examinado propuestas presentadas por Francia (FAL 32/7/2) con respecto al proyecto de enmiendas al Convenio, principalmente en relación con la llegada y la salida de personas. Además, el Comité recordó que el FAL 33 había seguido examinando las propuestas presentadas por Francia, así como las presentadas por España (FAL 33/3/2) sobre el proyecto de enmiendas al Convenio para mejorar el cumplimiento de la legislación sobre el tránsito transfronterizo de personas, y por los Países Bajos (FAL 33/3/3) sobre el proyecto de enmiendas al Convenio relacionadas con la llegada y salida de personas.

4.3 Asimismo, el Comité recordó que el FAL 33, había convenido en que con respecto a:

- .1 la Norma 2.6.1, sección 2 (Lista de la tripulación), la enmienda relativa a la naturaleza y el número del visado, en caso de que se expida, sólo debería introducirse si ese aspecto no está cubierto por otras prescripciones exigencias del Convenio;
- .2 la Norma 3.10, sección 3 (documento de identidad del personal marítimo), no es necesario hacer referencia específica a los convenios de la OIT N° 180 y N° 185, puesto que las disposiciones generales que abarcan aspectos de dichos convenios, deberían ser suficientes;
- .3 la Norma 3.15, sección 3 (responsabilidad del transportista por no asegurarse de que los pasajeros están en posesión de la documentación correcta) las disposiciones no deberían ir hasta el extremo de imponer sanciones y, en caso de que se impongan, deberán ser razonables y proporcionadas al grado de responsabilidad compartido por los propietarios de buques;

y había decidido remitir las propuestas al Grupo de trabajo sobre el examen general y la implantación del Convenio de Facilitación para que las estudiara detenidamente.

4.4 El Comité también recordó que el FAL 33, tras examinar el informe del Grupo de trabajo (FAL 33/WP.3), había tomado nota (FAL 33/19, párrafo 3.27 y anexo 1) del proyecto de enmiendas al Convenio elaborado por el Grupo y había decidido examinarlo durante el FAL 34 a efectos de su aprobación y posterior adopción en el FAL 35. Además, el FAL 33 instó a los Estados Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas sobre las cuestiones de su interés para facilitar el avance de la labor durante el FAL 34.

4.5 El Comité recordó asimismo que, al examinar las propuestas de enmienda a la norma 2.6.1 (Lista de la tripulación) y a la Práctica recomendada 2.7.3 (Lista de pasajeros), con respecto a la introducción de información sobre los visados en dichas listas, el FAL 33 había tomado nota de las diferentes opiniones de los Gobiernos Contratantes y de los observadores del sector marítimo.

4.6 Además el Comité recordó que dada la preocupación manifestada en cuanto a las enmiendas, el FAL 33 había acordado incluir, cuando fuera necesario, textos aclarativos en el Manual explicativo del Convenio de Facilitación, que se está elaborando actualmente.

4.7 El observador de la CIOSL presentó el documento FAL 34/4/1 (CIOSL, ISF, ICS, CLIA, INTERTANKO, INTERCARGO y BIMCO) y señaló que los interlocutores sociales del sector del transporte marítimo estimaban que las enmiendas que se están examinando no deberían aprobarse. En su opinión, de hacerlo, se introduciría una contradicción en el Convenio de Facilitación y en otros instrumentos nacionales aplicables, especialmente el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (Convenio N° 185 de la OIT). También supondría enviar un mensaje de contenido político, según el cual la exigencia de que la gente de mar cuente con un visado para los permisos de tierra resultaría aceptable para el Comité y la Organización y consideraban que sería perjudicial para el sector, y, dado que más del 90% del comercio mundial se transporta por vía marítima, también lo sería para la economía mundial, por constituir un nuevo obstáculo para que el sector atraiga y mantenga un número adecuado de gente de mar debidamente cualificada. A este respecto cabe recordar que hay una escasez creciente de oficiales debidamente cualificados.

El sector del transporte marítimo también estimaba que la adopción de una enmienda de este tipo discreparía de la resolución A.930(22) "Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar"; y de la resolución A.931(22) "Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar" así como de la resolución 11 de la Conferencia SOLAS de 2002 "Aspectos relacionados con el factor humano y permiso de tierra para la gente de mar", en la que se dice que dada la naturaleza mundial del sector naviero, la gente de mar necesita protección especial, y de la resolución A.947(23) "Idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano". En su opinión, estaba claro que no se habían considerado las implicaciones de tal decisión desde el punto de vista del factor humano.

4.8 El observador de CLIA presentó el documento FAL 34/4/2 (CLIA, ICSE y ISF) y señaló que los coautores opinaban que las enmiendas propuestas al Convenio de Facilitación, si bien de carácter recomendatorio, restaban importancia a la facilitación del transporte marítimo de pasajeros. En su opinión, no podía dudarse de que exigir que miles de pasajeros de buques dedicados a cruceros obtengan visados para cada escala durante un itinerario de varios países, en vez de facilitar, desalentará el transporte marítimo de pasajeros, convirtiendo lo que ahora es un proceso relativamente rápido, para el embarque y desembarque durante esas visitas en tránsito, en un proceso que puede llevar horas y que exigirá la presencia de docenas de funcionarios de aduanas, al tiempo que incurre en gastos adicionales para instalaciones en tierra dedicadas al despacho de pasajeros. Todo esto conseguiría no solamente frustrar a los pasajeros y causarles molestias, sino también robarles el tiempo necesario para visitar los países y contribuir a las economías locales. Dado lo poco probable de que los países optasen por absorber los costos

adicionales resultantes de estos nuevos filtros, dichos cambios también generarían nuevos e importantes costos para los operadores. Los coautores llegaban a la conclusión de que esta propuesta no "facilita" el transporte marítimo, lo que a su juicio era la finalidad principal del Convenio.

Las prácticas recomendadas 3.24, 3.39 y 3.40 (del Convenio en vigor en ese momento) constituían unas orientaciones razonables dada la naturaleza especial de los pasajeros de buques dedicados a cruceros además de las exhaustivas medidas de protección a bordo de dichos buques por lo que no deberían modificarse. Esas prácticas permitían a los Gobiernos Contratantes exigir visados, u otro tipo de documentación, en las circunstancias apropiadas y respetaban el proceso de facilitación no haciéndolos obligatorios en todos los casos. Las prácticas actuales conseguían el objetivo de las propuestas presentadas por los Países Bajos (FAL 33/3/3), sin obstaculizar la facilitación, en el sector de los buques dedicados a cruceros.

4.9 Al presentar el documento FAL 34/8/1 el observador de la OIT recomendó que las enmiendas propuestas al anexo del Convenio de Facilitación se redactaran cuidadosamente a fin de evitar situaciones que pudieran perjudicar al sector marítimo.

En su opinión, permitir que las autoridades competentes exijan información sobre la "clase y número del visado, si se ha pedido", como se propone en una de las enmiendas mencionadas, no es totalmente contrario al Convenio N° 185 de la OIT, en el sentido de que en dicho Convenio se prevé que dichas autoridades puedan exigir visados o adoptar medidas similares si el país que expide el documento de identidad no reúne los requisitos mínimos establecidos en el Convenio N° 185 de la OIT. No obstante, la enmienda parece implicar que podría exigirse un visado de manera habitual cuando los marinos soliciten admisión temporal en permiso de tierra. Una exigencia absoluta de este tipo es totalmente contraria al concepto de facilitación consagrado en el propio Convenio de Facilitación y en el Convenio N° 185, de la OIT y es perjudicial para la gente de mar y las necesidades del sector marítimo.

4.10 Al examinar esta cuestión, el Comité recordó que en la resolución A.944(23) "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2004-2010), se indica que "al mismo tiempo, crece la preocupación de que las nuevas medidas de protección afecten más de lo debido a la eficacia del transporte marítimo y las operaciones portuarias, más aun en este mundo tan interconectado y dependiente del comercio marítimo y el reto para la Organización es fomentar la implantación efectiva de las nuevas medidas de protección e inculcar una idea de la importancia de la protección en las operaciones de las instalaciones portuarias y los buques, garantizando al mismo tiempo un equilibrio adecuado entre la protección y la facilitación del comercio y una continuación de la buena marcha del comercio por vía marítima".

4.11 El Comité recordó además que en la resolución A.971(24) sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2006-2007, también se afirma que la Organización intentará garantizar que las medidas destinadas a promover un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional no afecten indebidamente a la eficacia de dicho transporte y asimismo, que revisará continuamente tales medidas para garantizar su idoneidad y el mantenimiento de un equilibrio adecuado entre las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

4.12 El Comité mantuvo largas deliberaciones en cuanto al contenido de algunas de las propuestas de enmienda y sus repercusiones en la facilitación del tráfico marítimo y el sector de la navegación. Un número considerable de delegaciones dijo que no era necesario seguir deliberando sobre las propuestas de enmienda examinadas en el FAL 33 y que sería conveniente

concentrarse únicamente en aquellas respecto de las cuales se hubiesen presentado documentos en el periodo de sesiones en curso.

4.13 Al considerar las propuestas de enmienda con vistas a su aprobación, una gran mayoría de las delegaciones, tanto de Gobiernos Contratantes como de Estados Miembros que aún no son Gobiernos Contratantes, señalaron que tenían reservas importantes con respecto a las propuestas; manifestaron que no estaban convencidas de que las enmiendas estuviesen debidamente justificadas o se ajustaran al espíritu de la facilitación; e instaron al Comité a que no las aprobara. Asimismo, varias delegaciones reiteraron las observaciones que ya habían formulado durante el examen de este asunto en el FAL 33.

4.14 En lo que respecta a las propuestas de enmienda que contemplaban la inclusión de la exigencia visados para la tripulación, se señaló que, entre otras cosas, el enfoque propuesto no concordaba con los principios del Convenio de Facilitación ni con el Convenio N° 185 de la OIT; iría en detrimento del derecho de los marinos al permiso de tierra; haría que disminuyese el atractivo de la profesión de marino; conduciría a la escasez de oficiales cualificados y obstaculizaría el desarrollo del sector del transporte marítimo.

4.15 Además, aún acogiendo favorablemente los esfuerzos para incrementar la protección de los buques y los puertos, no había pruebas que demostraran que la inclusión de la exigencia de información sobre el visado, en la lista de la tripulación, aumentaría la protección. Por el contrario, la mayoría de las delegaciones consideraba que eso tendría un efecto negativo.

4.16 Con respecto a las propuestas de enmienda que contemplaban la inclusión de la exigencia de visado para los pasajeros, se señaló que dicho enfoque desalentaría, en vez de facilitar, el transporte marítimo internacional de pasajeros y que podrían conducir a que los países exigiesen visado a todos los pasajeros de buques dedicados a cruceros de manera que miles de pasajeros de cada buque estuvieran obligados a obtener múltiples visados para cada crucero.

4.17 En opinión de algunas delegaciones, tal enfoque causaría molestias y frustración a los pasajeros con el papeleo adicional y las largas formalidades aduaneras que acortarían el tiempo en tierra, o incluso les impedirían desembarcar, con las consiguientes repercusiones negativas para las comunidades locales.

4.18 Algunas delegaciones también señalaron que les preocupaban los costos adicionales de las comprobaciones y las inspecciones relacionadas con la protección, resultantes de las propuestas de enmiendas puesto que no confiaban en que los Estados sufragaran tales costos.

4.19 Se manifestó que la propuesta de rebajar la Norma 3.15 a la categoría de Práctica recomendada también parecía ir en contra del espíritu de la facilitación. Según la enmienda propuesta, se cambiaría la prescripción actual "no se impondrán" sanciones a los propietarios de buques, por "no deberían imponerse sanciones desproporcionadas" a los propietarios de buques. Se señaló, como cuestión de principio, que la responsabilidad de comprobar que los visitantes extranjeros están en posesión de los documentos de viaje correctos debería recaer claramente en las autoridades pertinentes de inmigración y no en los propietarios de buques, de los que no se podía esperar razonablemente que fuesen expertos en los requisitos de inmigración. Si se rebajara esta norma a la categoría de Práctica recomendada los explotadores de buques quedarían totalmente desprotegidos.

4.20 La mayoría de las delegaciones respaldó las opiniones manifestadas por los coautores de los documentos y no aprobó el anteproyecto de enmiendas a la Norma 2.6.1 y a las Prácticas recomendadas 3.24, 3.39, 3.40 ni la enmienda consiguiente a la Práctica recomendada 2.7.3.

4.21 El Comité aprobó las enmiendas a las Normas 2.6.3, 3.3.6, 3.10, 3.14, 3.15 y 3.21 y las Prácticas recomendadas 2.7.1, 2.7.3 y 3.3.5 (enmendadas), que figuran en el anexo 1 para que se distribuyan con arreglo a lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio y se adopten en el FAL 35; e impartió las instrucciones oportunas a la Secretaría (véase también el párrafo 5.26).

5 MEDIOS ELECTRÓNICOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

Examen de la parte II del informe del Grupo de trabajo del FAL 33 sobre medios electrónicos para el despacho de buques

5.1 El Comité recordó que en el FAL 33 se había constituido un Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques presidido por el Sr. Itoh (Japón); se había examinado la parte I de su informe y se había acordado examinar la parte II en el FAL 34.

5.2 El Comité examinó (FAL 34/5/4 (Secretaría)) las medidas cuya adopción pide el Grupo de trabajo en la parte II de su informe, aprobó el informe en general y, en particular:

- .1 tomó nota de que los avances de otros foros en el ámbito del comercio electrónico, aplicable al tráfico marítimo, de interés para la Organización, forman parte de un proceso de carácter continuo;
- .2 acordó que, en lugar de elaborar un sistema de ventanilla única de la OMI, los Gobiernos Miembros interesados deberían utilizar las recomendaciones y directrices de la OMA sobre el establecimiento de una ventanilla única, que se basan en la recomendación N° 33 de CEFAC-ONU, y señaló que ese documento se encuentra en el sitio de CEFAC-ONU en la Red (www.unece.org/cefact);
- .3 tomó nota de la información facilitada sobre la participación de la Organización en la implantación del Marco normativo SAFE;
- .4 tomó nota de la recomendación de seguir colaborando con otros organismos de normalización, tales como el Subcomité de gestión de la información de la OMA (IMSC), CEFAC-ONU (en particular, el Grupo de trabajo sobre transporte (TBG3), el Grupo de trabajo sobre aduanas (TBG4), el Grupo de trabajo sobre procedimientos para el comercio internacional (TBG15), ISO/TC 104 e ISO/TC 154, y que también debería invitarse a representantes de grupos del sector naviero, tales como PROTECT y el Grupo encargado de la implantación de Directrices sobre transporte internacional (ITIGG) a contribuir a la labor que se realice, y a alcanzar un entendimiento mutuo y la aplicación de las diversas directrices;
- .5 encargó a la Secretaría que, siempre que fuera posible, recabara la participación de la OMA y la CNUMAD en la ejecución de actividades de cooperación técnica relacionadas con el intercambio electrónico de datos; y

- .6 tomó nota de que, por falta de tiempo y de los documentos conexos, no se había podido profundizar en las propuestas para el intercambio de información sobre buques y otras cuestiones relacionadas con los medios electrónicos, entre la Organización y otras organizaciones, e invitó a los Estados Miembros a que presentaran propuestas al respecto para que se examinen en el FAL 35.

REVISIÓN DEL COMPENDIO DE LA OMI SOBRE FACILITACIÓN Y COMERCIO ELECTRÓNICO

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

5.3 El Comité recordó que el FAL 33 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre medios electrónicos para el despacho de buques coordinado por los Estados Unidos (Sr. William L. Nolle).

5.4 El Comité examinó las medidas cuya adopción pedía al Grupo de trabajo por correspondencia en su informe (documento FAL 34/5, presentado por Estados Unidos en calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia) y, tras tomar nota de la información adicional facilitada por el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia en relación con las novedades acaecidas después de la presentación del informe, aprobó el informe en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 5.5 a 5.9.

5.5 El Comité recordó que el FAL 31 había acordado no prescribir el uso de un impreso determinado para la transmisión de la información relacionada con la protección que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS puedan exigir a los buques en virtud de la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS y, en su lugar, había acordado elaborar un conjunto de datos mínimos normalizados cuya transmisión se podría exigir a los buques antes de su entrada en puerto. El Comité recordó también que el MSC 79 había respaldado ese planteamiento, había elaborado un conjunto de datos normalizados y lo había publicado mediante la circular MSC/Circ.1130: Orientaciones para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto.

5.6 El Comité recordó asimismo que el MSC 79 había comunicado al FAL 32 que, aunque el Comité de Seguridad Marítima seguiría examinando y enmendando el conjunto de datos normalizados recogido en la circular MSC/Circ.1130, convendría que el Comité empezara a elaborar un mensaje para el intercambio electrónico de datos (mensaje IED para transmitir información relacionada con la protección), a fin de que el MSC y el Comité pudieran adoptarlo conjuntamente e incluirlo en el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (el Compendio), y que podría utilizarse para la transmisión electrónica del conjunto de datos normalizados.

5.7 El Comité acordó no aceptar la propuesta del Grupo de trabajo por correspondencia de elaborar un nuevo Impreso FAL de la OMI para transmitir información relacionada con la protección. A este respecto, el Comité recordó que se había informado al FAL 32 de que el MSC 79 había convenido en que prescribir un impreso específico o elaborar un modelo específico era prematuro, había decidido mantener en examen el conjunto de datos normalizados y volver sobre esta cuestión en una etapa más avanzada, cuando los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS hayan adquirido experiencia práctica en la utilización del conjunto de datos normalizados. El MSC 79 acordó asimismo que, cuando se ultime, el conjunto de datos debería

incluirse oportunamente en la parte B del Código PBIP. Además, el Comité observó que hay 158 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y 110 Gobiernos Contratantes del Convenio. Por tanto, incluir un nuevo Impreso FAL de la OMI en el Convenio para transmitir información relacionada con la protección no surtirá el efecto deseado para los Estados que sean únicamente Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS.

5.8 El Comité tomó nota asimismo de que parte de la terminología utilizada en el mensaje IED propuesto para transmitir información relacionada con la protección y los correspondientes códigos de datos (FAL 34/5, anexo 1) no corresponde en determinados aspectos a la terminología utilizada en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, el Código PBIP (párrafos B/4.37 a B/4.40) y la circular MSC/Circ.1130.

5.9 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques que identificara las solicitudes de mantenimiento de datos (DMR) (FAL 34/5, anexo 1), para que las examine CEFAC-ONU y quizás las incluya en los directorios de intercambio de datos electrónicos, ya que varios elementos de los datos del conjunto de los datos normalizados sobre información relacionada con la protección que puede exigirse a un buque antes de la entrada en puerto, que figura en la circular MSC/Circ.1130, no tienen códigos de datos en el sistema de mensajes electrónicos CEFAC-ONU. A este respecto, el Grupo deberá cerciorarse de que la terminología utilizada corresponde a la de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, el Código PBIP (párrafos B/4.37 a B/4.40) y la circular MSC/Circ.1130.

Resultados del DSC 11

5.10 El Comité recordó que, con objeto de agilizar la revisión del Compendio, el FAL 33 había remitido la parte que trata de cargas peligrosas al DSC 11, solicitando observaciones sobre las cuestiones de su competencia, había tomado nota (FAL 34/11 (Secretaría)) de los resultados del DSC 11, y había encargado al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques que los tuviera presentes en la revisión del Compendio, partiendo de la base de que las cuestiones que puedan plantearse en ese contexto cuando se examine el punto 11 del orden del día se pondrían en conocimiento del Grupo.

Coherencia entre las revisiones previstas del Compendio y el Convenio

5.11 El Comité recordó que inicialmente tenía previsto ultimar la labor de revisión del Compendio en este periodo de sesiones. No obstante, observó que incluir en el Convenio revisado el mensaje IED para transmitir información relacionada con la protección exigirá: 1) asignar códigos de los elementos de datos en virtud del sistema de mensajes electrónicos CEFAC-ONU; y 2) que el MSC adopte también el mensaje IED para transmitir información relacionada con la protección. Por lo que se hizo evidente que no se podría ultimar la revisión del Convenio en el periodo de sesiones y que habría que continuar la labor en el FAL 35 y obtener del MSC 85 el refrendo del mensaje IED para transmitir información relacionada con la protección.

5.12 El Comité acordó que las enmiendas propuestas a los impresos FAL de la OMI (que figuran en el anexo 2 del documento FAL 34/5) deberían reflejarse en los modelos de impresos FAL de la OMI que figuran en el apéndice 1 del Convenio, lo que exigirá adoptar las correspondientes enmiendas al Convenio. Además, para garantizar la coherencia entre el Convenio y el Compendio revisado, las enmiendas conexas tendrían que entrar en vigor en la misma fecha.

5.13 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques que preparara el proyecto de enmiendas al Convenio necesario para garantizar la coherencia entre las enmiendas al Compendio y al Convenio, contempladas.

Colaboración entre los Estados Miembros y asistencia a los países en la aceptación e implantación de medios electrónicos para el despacho de buques

5.14 La República Islámica del Irán (FAL 34/5/2) presentó un modelo normalizado de datos, elaborados mediante el análisis relacional de datos de los impresos de facilitación y utilizando un soporte lógico creado a partir del modelo de datos, que permite convertir los mensajes Naciones Unidas/EDIFACT en impresos de facilitación de la OMI, y viceversa.

5.15 Israel (FAL 34/5/3) presentó un sistema integrado para el intercambio de información por computadora que había implantado durante la privatización de los puertos israelíes como proyecto de plataforma cruzada intersectorial para mejorar y garantizar la coordinación entre todos los interesados que participan en el comercio marítimo, incluido el Gobierno, y asegurar al mismo tiempo la uniformidad de los datos que se intercambian electrónicamente.

5.16 El Comité recordó la función, misión y principios estratégicos del Comité adoptados en el FAL 32, y en particular el principio estratégico de fomentar el uso de la tecnología de la información y las comunicaciones con miras a impulsar de forma continua mejoras e innovaciones en la facilitación del tráfico marítimo y la estrategia de promover el uso de medios electrónicos para el intercambio de información, con objeto de armonizar y simplificar los procedimientos, adoptados en el FAL 28, e invitó a los Estados Miembros a que presentaran información sobre las medidas que están adoptando para promover el comercio electrónico en el sector del transporte marítimo.

Uso del concepto de ventanilla única

5.17 El Comité recordó que, en el FAL 32, la República de Corea (FAL 32/5/3), a fin de simplificar, normalizar y utilizar de manera eficaz la información sobre la llegada y salida que se transmite por medios electrónicos, había presentado un sistema de ventanilla única basado en XML, que ofrece la posibilidad de volver a utilizar la información, lo que permite automatizar y simplificar las formalidades relativas al despacho, y que el FAL 32 había pedido a la República de Corea que presentara más información a este respecto en el FAL 33.

5.18 El Comité recordó asimismo que, el FAL 33, había examinado un documento presentado por la República de Corea (FAL 33/5/2 y Corr.1) en el que se proponía un modelo de colaboración ebXML de ventanilla única para el transporte marítimo, destinado a simplificar los trámites de despacho, había invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones a que consideraran las ventajas de dicho modelo y había pedido, a la República de Corea que lo mantuviera informado de la actualización del modelo y otras novedades.

5.19 La República de Corea (FAL 34/5/1) propuso que el sistema de apoyo UNeDocs de ventanilla única para el transporte marítimo integrara el concepto de UNeDocs del CEFAC-ONU con el modelo de colaboración ebXML de ventanilla única para el transporte marítimo, presentado por la República de Corea (FAL 33/5/2) en el FAL 33. El sistema propuesto convierte los datos intercambiados electrónicamente en una serie de formatos distintos, tales como PDF, FAX, correo electrónico, etc., y los transfiere al dispositivo en línea o fuera de línea. Dicho sistema amplía las posibilidades de volver a utilizar los datos y permite darles un uso más práctico, sustituyendo los documentos impresos por versiones electrónicas

transformadas a partir de datos intercambiados en línea. Además, el sistema permite alcanzar una interoperabilidad mundial mediante la definición del modelo de datos basada en UNeDocs, que es una norma internacional de modelos de datos.

5.20 El Comité pidió a la República de Corea que lo mantuviera informado de la actualización de los modelos y de las novedades en ese ámbito.

Constitución del Grupo de trabajo

5.21 El Comité constituyó un Grupo de trabajo sobre medios electrónicos para el despacho de buques presidido por el Sr. K. Itoh (Japón), y le asignó el mandato que figura a continuación. Se pidió al Grupo de trabajo, que teniendo en cuenta las deliberaciones y decisiones del Pleno:

- .1 identifique las solicitudes de mantenimiento de datos (DMR) (FAL 34/5, anexo 1) a fin de que las examine CEFACT-ONU y puedan incluirse en los directorios para el intercambio de datos electrónicos, como conjunto de elementos de datos normalizados con información sobre la protección que puede exigirse a un buque antes de la entrada en puerto, según se especifica en la circular MSC/Circ.1130, teniendo presente que no tienen códigos de datos en el sistema de mensajes electrónicos CEFACT-ONU. A este respecto, el Grupo deberá cerciorarse de que se utiliza la misma terminología que en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, el Código PBIP (párrafos B/4.37 a B/4.40) y la circular MSC/Circ.1130;
- .2 incorpore en el proyecto de Compendio revisado preparado por el Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 34/5, anexo 2), los resultados del DSC 11 (FAL 34/11), según sea necesario;
- .3 siga revisando el Compendio y, si no es posible finalizarlo que elabore una lista de cuestiones pendientes;
- .4 prepare los proyectos de enmienda al Convenio necesarios para garantizar la coherencia entre las enmiendas al Compendio y al Convenio que se están examinando;
- .5 determine si es necesario seguir trabajando sobre los medios electrónicos para el despacho de buques en el futuro y, de ser así, que elabore el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia encargado de esa labor en el lapso interperiodos; y
- .6 presente un informe al Pleno el jueves, 29 de marzo de 2007.

Examen del informe del Grupo de trabajo

Mensajes IED para la información relacionada con la protección

5.22 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 34/WP.6)* el Comité lo aprobó en líneas generales y adoptó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

* Dicho documento ha vuelto a publicarse con la signatura FAL 34/WP.6/Rev.1 para recoger varias correcciones y enmiendas que el Presidente del Grupo introdujo cuando presentó el informe al Pleno.

5.23 El Comité refrendó la recomendación del Grupo de que los elementos referentes a la protección se incorporasen en cualquier mensaje electrónico existente CEFAC-ONU a condición de que la capacidad de procesamiento de mensajes IED de los receptores del mensaje cuente con los controles adecuados para garantizar que sólo reciba dicha información el oficial debidamente autorizado en virtud de la regla XI-2/9.2 del Convenio SOLAS. En caso de que los controles no sean adecuados, la información sobre protección deberá enviarse en un mensaje IED separado.

5.24 El Comité tomó nota de que el Grupo no había finalizado el SECREP porque los elementos de los datos necesarios para representar la información relacionada con la protección aún no se han elaborado. Recordando las disposiciones del párrafo 14 del anexo de la circular MSC/Circ.1130, el Comité también convino en no incluir un punto sobre los datos para la firma electrónica de la persona que presenta el conjunto normalizado de datos de información relacionada con la protección que se especifica en la circular MSC/Circ.1130.

Revisión del Compendio

5.25 En lo que se refiere al Impreso FAL 3 de la OMI, el Comité recordó que el FAL 33 había tomado nota de la opinión del Grupo de que se utilizara PAXLST. No obstante, tras continuar el análisis y consultar con el TBG4 (OMA), el Comité sancionó la decisión del Grupo de retirar su recomendación de PAXLST para el Impreso FAL 3 y de que se utilizara CUSCAR en su lugar. Puesto que el mensaje relativo a la notificación de inventario (INVRPT) ya se utiliza en algunos países, el Comité aceptó la recomendación del Grupo de que se dé a los países la opción de utilizar, INVRPT o CUSCAR para el Impreso FAL 3.

Propuesta de enmiendas del Convenio

5.26 El Comité consideró la recomendación del Grupo sobre la necesidad de introducir enmiendas en el Convenio a fin de garantizar la coherencia entre las enmiendas previstas del Compendio y las del Convenio y aprobó el proyecto de enmiendas a las normas 2.6.1 y 2.8.1, a las prácticas recomendadas 2.2.2, 2.3.1 y 2.7.3 y al apéndice 1, que figuran en el anexo 1 (véase también el párrafo 4.21) para que se distribuyan de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio y se adopten en el FAL 35; y dio las instrucciones oportunas a la Secretaría. Recordando los principales debates que tuvieron lugar en anteriores periodos de sesiones y las decisiones al respecto del Comité de Seguridad Marítima, el Comité no aprobó el proyecto de enmiendas, propuesto, referente al impreso de facilitación para la información relacionada con la protección.

Establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia

5.27 El Comité no estuvo de acuerdo con la recomendación del Grupo de que, en el lapso interperiodos, se encargara al Grupo de trabajo por correspondencia la preparación y presentación de solicitudes de mantenimiento de datos (DMR) a los órganos pertinentes de CEFAC-ONU que autorizan los elementos de datos electrónicos necesarios para acomodar la información relacionada con la protección en la circular MSC/Circ.1130, puesto que eso sustraería la responsabilidad del Comité. En cambio, el Comité señaló que, de manera individual y en su propio nombre los Estados Miembros podrían presentar propuestas de DMR al órgano pertinente de CEFAC-ONU y estimó que debería pedirse al Grupo que supervisara la presentación de dichas DMR a los órganos pertinentes CEFAC-ONU encargados de la autorización y que informara al Comité, a tal respecto.

5.28 El Comité refrendó la decisión del Grupo sobre la revisión del Convenio, incluido el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación de los Estados Unidos*, con el siguiente mandato:

- .1 supervisar la presentación de los elementos de datos electrónicos necesarios para acomodar la información relacionada con la protección en la circular MSC/Circ.1130, a los órganos pertinentes de CEFACT-ONU encargados de la autorización e informar al Comité en consecuencia; y
- .2 examinar y finalizar el proyecto de Compendio revisado para que se adopte en el FAL 35, teniendo en cuenta la lista en que se identifican las cuestiones que requieren atención y los resultados de la labor del MSC y de otras organizaciones tales como la OMA y CEFACT-ONU (TBG 3 y 4).

y aprobó el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia.

Impreso FAL 7 de la OMI

5.29 El Comité pidió al DSC 12 que examinara el impreso FAL 7 de la OMI a fin de introducir los cambios necesarios como resultado del texto revisado.

Trabajo futuro sobre los medios electrónicos para el despacho de buques

5.30 El Comité sancionó la decisión del Grupo acerca del trabajo futuro que será necesario realizar en cuanto a los medios electrónicos para el despacho de buques y decidió actualizar, de acuerdo con el mismo, los puntos indicados en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2006-2007, así como las propuestas del Plan de acción de alto nivel y las prioridades, incluidos los resultados previstos del bienio 2008-2009, a fin de reflejar dicho trabajo.

6 PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS EN EL MAR Y EN PUERTO

6.1 El Comité tomó nota de que no se habían presentado a examen documentos relacionados con este punto del orden del día.

6.2 El Comité también tomó nota de que, en el pasado, este punto del orden del día se había titulado "Prevención y represión de actos ilícitos en el mar y en puerto", y de el FAL 33 había decidido cambiar ese título, por lo que en la actualidad hay al menos tres puntos del orden del día bajo los que pueden examinarse cuestiones relativas a la prevención y represión de actos ilícitos en el mar y en puerto.

6.3 El Comité decidió que por tanto, era necesario racionalizar su orden del día y examinó ese aspecto más a fondo en relación con el punto 16 del orden del día.

* Señor Roger Butturini
U.S. Coast Guard
U.S. Department of Homeland Security
Correo electrónico: roger.k.butturini@uscg.mil

7 PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO, INCLUIDO EL DE DROGAS, ARMAS DE DESTRUCCIÓN MASIVA Y PERSONAS

Adopción de las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional

Adopción de las Directrices revisadas

7.1 El Comité recordó que, en su 33º periodo de sesiones, había ultimado la revisión de los proyectos de enmienda a las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (las Directrices) adoptadas mediante la resolución A.872(20) y, de acuerdo con las prácticas para la adopción conjunta de instrumentos:

- .1 aprobó el proyecto revisado de directrices y el proyecto de resolución FAL conexo, para que se adopten según figuran en el anexo 2 del documento FAL 33/19;
- .2 remitió al MSC 82 el proyecto revisado de directrices y el proyecto de resolución MSC sobre su adopción, para que los examine a efectos de su adopción; y
- .3 acordó adoptar el proyecto de directrices revisadas en su 34º periodo de sesiones, a reserva del examen de cualquier enmienda acordada por el MSC 82 en el momento de adoptar las directrices revisadas.

7.2 El Comité tomó nota (FAL 34/7 y Add.1 (Secretaría)) de que el MSC 82, en el marco de las instrucciones que le dio la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, acerca de la revisión de las Directrices que figuran en la resolución A.985(24): Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20)), había adoptado la resolución MSC.228(82) sobre las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional. El Comité tomó nota asimismo de que, al elaborar el texto definitivo de la resolución MSC 228(82), el MSC 82 había introducido algunos cambios de menor importancia en el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de las Directrices revisadas elaborado por el Grupo de trabajo SPI, durante el 33º periodo de sesiones del Comité de Facilitación (FAL 33/WP.4, anexo 2), aunque no había introducido ningún cambio en el cuerpo del proyecto de las Directrices revisadas aprobado por el Comité en su 33º periodo de sesiones y que figura en el anexo 2 del documento FAL 33/19.

7.3 El Comité adoptó la resolución FAL.9(34): Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques (las Directrices revisadas), que figura en el anexo 2.

7.4 La delegación de Venezuela propuso examinar la posibilidad de que en futuras revisiones de la resolución FAL.9(34), en los párrafos del preámbulo, se incluyan referencias a las distintas resoluciones de la Asamblea General y del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que tratan del desvío de productos químicos precursores, en particular de aquellos que tienen un doble uso.

Fecha de implantación

7.5 El Comité recordó que la vigésima cuarta Asamblea había decidido (véase el párrafo dispositivo 3 de la resolución A.985(24)) que, a partir de la fecha en que el Comité de Facilitación y el Comité de Seguridad Marítima adopten conjuntamente las enmiendas a las Directrices, deberá considerarse que se ha revocado la resolución A.872(20). A este respecto, el Comité observó que en las resoluciones MSC.228(82) y FAL.9(34) se "insta a los Gobiernos Miembros a implantar las Directrices revisadas a partir del 1 de abril de 2007".

Informe para la vigésima quinta Asamblea

7.6 El Comité recordó que la vigésima cuarta Asamblea había pedido (véase el párrafo 3 dispositivo de la resolución A.985(24)) al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima que, en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario, le comunicaran las medidas adoptadas de conformidad con la resolución A.985(24), y encargó a la Secretaría que le presentara el correspondiente informe.

Revisión del curso modelo

7.7 El Comité recordó que en el FAL 31 había examinado una propuesta de Colombia (FAL 31/8/2) de revisar el curso modelo existente sobre prevención y control del tráfico ilícito de drogas a bordo de los buques, y había acordado que sería necesario revisarlo pero que era preferible hacerlo cuando el Comité hubiera elaborado y adoptado las enmiendas correspondientes a la resolución A.872(20). El Comité encargó a la Secretaría que examinara la mejor manera de avanzar en esta cuestión y que la asesorara al respecto en el FAL 35. A este respecto, el Comité acordó también que, si puede revisar el curso con los recursos de que dispone, la Secretaría debería realizar esa labor.

Informe relativo a la Conferencia internacional de 2005 sobre la revisión de los Tratados SUA

7.8 Al examinar el informe de los resultados de la Conferencia internacional sobre la revisión de los Tratados SUA⁵ (FAL 34/7/1 (Secretaría)), celebrada en la sede de la Organización del 10 al 14 de octubre de 2005, el Comité tomó nota de que:

- .1 el Protocolo SUA de 2005⁶ relativo al Convenio, enmienda el Convenio SUA de 1988⁷ ampliando la lista de delitos, tipificando como delitos la utilización de un buque de forma que cause la muerte, daños o lesiones graves, así como el transporte de armas o equipos que puedan utilizarse como armas de destrucción masiva. El Protocolo SUA de 2005 relativo al Convenio SUA de 1988 incluye disposiciones que facultan a realizar visitas a buques cuando se tengan motivos razonables para sospechar que éstos, o alguna persona a bordo, han participado, participan o van a participar en la comisión de uno de los delitos tipificados en el Convenio de 1988;

⁵ Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.

⁶ Protocolo relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 2005.

⁷ Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

- .2 en el Protocolo SUA de 2005 relativo al Convenio SUA de 1988, al especificar los distintos delitos, se hace uso de la definición de "transporte" que figura en el artículo 2, esto es, por transporte se entenderá iniciar u organizar el movimiento de una persona o artículo, o ejercer su control efectivo, incluida la autoridad decisoria";
- .3 el Protocolo SUA de 2005⁸ relativo al Protocolo SUA, 1998⁹, enmendó a este último, ampliando a las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental el alcance de los nuevos delitos, según procediera;
- .4 los Protocolos SUA de 2005¹⁰ estuvieron abiertos a la firma, desde el 14 de febrero de 2006 hasta el 13 de febrero de 2007, fecha en la que 18 Estados habían firmado los Protocolos SUA de 2005, a reserva de su ratificación, aceptación o aprobación. Al 23 de marzo de 2007, un Estado había depositado ante el Secretario General un instrumento de adhesión a los Protocolos SUA de 2005; y
- .5 el Convenio SUA de 1988 y el Protocolo SUA de 1988 entraron en vigor el 1 de marzo de 1992. Al 23 de marzo de 2007, eran 144 los Estados Partes en el Convenio SUA de 1988 y 133 los Estados Partes en el Protocolo de SUA de 1988.

7.9 El Comité acordó tener en cuenta las disposiciones de los Tratados SUA de 1988 y 2005 cuando examine las medidas y procedimientos para prevenir y reprimir el tráfico ilícito en el contexto del incremento de la protección marítima, desde el punto de vista de la facilitación del tráfico marítimo.

Actividades de cooperación técnica en la esfera de la prevención y represión del tráfico ilícito, incluido el de drogas, armas de destrucción masiva y personas

7.10 El Comité tomó nota (FAL 34/7/2 (Secretaría)) de que se había celebrado un Foro sobre la constitución de una red integrada de funciones de servicios de guardacostas para los países del África occidental y central (el Foro), organizado conjuntamente por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Marítima del África Occidental y Central (OMAOC), en Dakar (Senegal), del 23 al 25 de octubre de 2006, con el apoyo logístico del Gobierno de la República del Senegal.

7.11 En el Foro participaron 160 representantes y observadores de 22 Estados Miembros de la Organización Marítima del África Occidental y Central (OMAOC), a saber, Angola, Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Mauritania, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y Togo; así como representantes de instituciones internacionales y regionales, academias marítimas regionales y organismos especializados de la OMAOC.

7.12 También participaron activamente expertos de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de las Naciones Unidas; de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen; de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados; de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación; de la

⁸ Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 2005.

¹⁰ Protocolo SUA de 2005 relativo al Convenio SUA, 1988 y el Protocolo SUA de 2005 relativo al Protocolo SUA, 1988.

Organización de Aviación Civil Internacional, INTERPOL, el Commonwealth de Dominica, Francia, Noruega, Reino Unido y los Estados Unidos.

7.13 Durante el Foro, los expertos presentaron ponencias sobre los siguientes temas:

- el marco jurídico;
- los retos técnicos para la constitución de una red integrada de funciones de servicios de guardacostas;
- el desarrollo sostenible de las zonas económicas exclusivas; y
- cuestiones referentes a la protección marítima y el cumplimiento de la ley.

7.14 El Foro adoptó una resolución en la que se enumeran 22 medidas relativas a diversos ámbitos. Se espera que la Asamblea General de Ministros de la OMAOC la adopte en su próxima reunión y se pretende que los párrafos dispositivos de la resolución constituyan la base de planes de acción que se elaborarán para poner en práctica la red integrada de funciones de servicios de guardacostas, y que contribuyan a facilitar la coordinación de las actividades de los organismos especializados y de otros donantes, así como a reforzar los programas de creación de capacidad en su propios ámbitos de especialización.

7.15 El objetivo último de este proyecto es reforzar la capacidad de esos Estados en materia de búsqueda y salvamento; prevención de la contaminación y protección del medio marino; protección marítima; lucha contra la piratería y los robos a mano armada contra buques; migración ilegal y tráfico de drogas, armas y personas. Este sistema también puede ser de gran importancia en los esfuerzos de los Estados por aprovechar el potencial de sus zonas económicas exclusivas y desarrollar y mantener industrias pesqueras viables capaces de contribuir al desarrollo sostenible, con arreglo a los objetivos de desarrollo del Milenio, de las Naciones Unidas.

7.16 El Comité pidió a los delegados de los Estados Miembros que son también Estados Miembros de la OMAOC que pongan los resultados de este Foro en conocimiento de los ministerios de sus Gobiernos encargados de la política marítima y el cumplimiento de la ley. Se invitó a los delegados de otros Estados Miembros a que consideraran si podrían aplicar un planteamiento similar en su propia región o subregión, y se pidió a los delegados de todos los Estados Miembros que estudiaran la posibilidad de prestar asistencia técnica para alcanzar los objetivos del Foro.

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

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

8.1 El Comité recordó que el documento presentado por la OIT (FAL 34/8/1), único documento escrito presentado en relación con este punto, ya se había examinado al tratar el punto 4 del orden del día.

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

Casos de polizonaje

8.2 El Comité tomó nota de que la Secretaría había continuado publicando los informes trimestrales y anuales sobre los casos de polizonaje notificados a la Organización dentro de la serie de circulares FAL.2. Desde el FAL 33 la Secretaría ha publicado las circulares FAL.2/Circ.98 y FAL.2/Circ.99, que recogen la información notificada a la Organización en relación con los casos de polizonaje ocurridos durante el tercer y el cuarto trimestre de 2006. Las estadísticas anuales de 2006 figuran en la circular FAL.2/Circ.102.

8.3 El Comité tomó nota del siguiente resumen de la información notificada a la Organización en relación con los casos de polizonaje que han tenido lugar entre 2002 y 2006:

Número de casos de polizonaje y polizones

Año	2002	2003	2004	2005	2006
Casos de polizonaje	265	185	98	96	244
Número de polizones	574	481	210	209	657

Fuentes de información

Año	2002	2003	2004	2005	2006
Estados Miembros	7	8	10	8	13
Miembros Asociados	1	1	0	0	1
ONG	2	1	0	0	1

8.4 El Comité tomó nota de que en repetidas ocasiones se había subrayado la necesidad de presentar informes sobre los casos de polizonaje, de que la situación al respecto no era satisfactoria y de que el escaso número de fuentes de información no inspiraba confianza en cuanto a la objetividad de la información estadística compilada por la Organización. El Comité tomó nota, además, de que en un número significativo de casos los informes presentados estaban incompletos, lo que impedía el análisis de la información y la formación de conclusiones. El Comité invitó una vez más a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que presentaran informes de los casos de polizonaje, e hizo hincapié en la necesidad de que fueran completos y precisos.

8.5 El Comité compartió la preocupación manifestada por el Secretario General en la apertura del periodo de sesiones de que, aparte de las cuestiones relativas al número limitado de informes y a su falta de precisión, la información estadística indicaba que los buques, las instalaciones portuarias y los Gobiernos debían reflexionar seriamente sobre la idoneidad y eficacia de la implantación de las medidas de protección estipuladas en las Normas y Prácticas recomendadas incluidas en el Convenio, mediante las enmiendas de 2002, con objeto de controlar el problema de los polizones, que entraron en vigor el 1 de mayo de 2003, así como sobre la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, que entraron en vigor el 1 de julio de 2004.

Necesidad de revisar la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1 acerca de los Informes sobre casos de polizonaje

8.6 El Comité recordó que el FAL 27 había aprobado la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1 acerca de los Informes sobre casos de polizonaje, en la que se indica la información que debe presentarse a la Organización y en la que se piden observaciones acerca de la eficacia de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, adoptadas mediante la resolución A.871(20).

8.7 El Comité también recordó que, desde la celebración del FAL 27, habían entrado en vigor las enmiendas de 2002 al Convenio, que contienen las Normas y Prácticas Recomendadas referentes a los polizones y que por tanto, era necesario actualizar la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1. Asimismo el Comité tomó nota de que también era necesario actualizar los indicadores de resultados que deben utilizarse para supervisar la labor de la Organización con respecto a su Plan estratégico (para el sexenio 2006-2011) y su Plan de acción de alto nivel y prioridades.

8.8 El Comité tomó nota, además, de que en la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1 también se invitaba a los Estados Miembros a remitir, tres meses antes del comienzo de cada periodo de sesiones del Comité, un resumen de su legislación nacional sobre los casos de polizonaje o, si carecen de tal legislación, un resumen de las prácticas que sigan al respecto, que, a la luz de las disposiciones actuales del Convenio, pueden haber sido superadas por los acontecimientos.

8.9 El Comité acordó que la circular FAL.2/Circ.50/Rev.1 debería examinarse y actualizarse durante el FAL 35, e invitó a que se presentaran documentos a tal fin.

Armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de polizones

8.10 El Comité recordó que la resolución A.871(20) acerca de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje contenía en su apéndice un impreso para la notificación de los casos de polizonaje.

8.11 El Comité también recordó que el FAL 28, tomando nota de las dificultades experimentadas en cuanto a la devolución de polizones, había concluido, entre otras cosas, que una causa importante de tales dificultades era la falta de armonización de los impresos y notificaciones nacionales y acordó que en el futuro se trataría de armonizarlos. El FAL 28 también convino en que sería preciso examinar modelos de impresos y notificaciones oficiales antes de iniciar la labor de armonización, e invitó a los Estados Miembros a que remitieran, al FAL 29 modelos de sus impresos y notificaciones nacionales y asimismo decidió que tal información debería examinarse con objeto de elaborar impresos normalizados que se incluirían en el Convenio.

8.12 El Comité recordó, además, que tras la entrada en vigor, el 1 de mayo de 2003, de las enmiendas de 2002 al Convenio, la Práctica recomendada 4.6.2 y el apéndice 3 del Convenio contenían un impreso que los capitanes pueden utilizar para anotar la información que deban notificar sobre los polizones.

8.13 El Comité recordó que durante el FAL 32 el Presidente había propuesto que, teniendo en cuenta la Práctica recomendada 4.6.2 y el apéndice 3 del Convenio, los Estados Miembros y las organizaciones internacionales podrían considerar la conveniencia de que la Práctica recomendada pase a ser una norma y dar carácter oficial al impreso recomendado convirtiéndolo

en un impreso de facilitación de la OMI, lo que podría conducir a la armonización de los impresos utilizados para notificar los casos de polizonaje a las autoridades públicas, ayudando de esta manera a los capitanes a reducir los documentos requeridos. A este respecto, el Comité tomó nota de que el FAL 32 había acordado examinar la propuesta, había pedido que se presentaran documentos a tal fin para su examen en el FAL 33 y había reiterado la invitación a presentar modelos de los impresos y notificaciones oficiales para la devolución de polizones. El Comité también tomó nota de que el FAL 33 no había recibido ningún documento a este respecto.

8.14 El Comité reconoció que la armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de polizones venía examinándose desde el FAL 28 y que hasta la fecha, ninguno de los Estados Miembros había presentado información al respecto a pesar de que, desde entonces, el Comité había reiterado en cada uno de sus periodos de sesiones su petición de que se presentaran los impresos y notificaciones oficiales utilizados para la devolución de polizones. El Comité también reconoció que, en vista de los resultados, quizás no se consiguiera nada con reiterar, una vez más, la petición de que se presenten dichos impresos y notificaciones, y que, por tanto debía adoptar otro enfoque para abordar el asunto.

8.15 El Comité convino en que la conversión en norma de la práctica recomendada 4.6.2 y del apéndice 3 en un impreso FAL de la OMI del apéndice 1 del Convenio, se traduciría en la deseada armonización de los impresos y notificaciones para la devolución de polizones.

8.16 El Comité también acordó que esa tarea podía llevarse a cabo, bien mediante la aprobación de las necesarias enmiendas al Convenio en el presente periodo de sesiones, para que se aprobaran durante el FAL 35, o bien mediante la presentación, por parte de uno de los Gobiernos Contratantes, de las enmiendas necesarias para su examen con miras a su adopción durante el FAL 35, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII(2).

8.17 El Comité reconoció que quizás no fuera prácticamente posible preparar y aprobar las enmiendas necesarias durante el periodo de sesiones y, en consecuencia, invitó a los Gobiernos Contratantes a que consideraran la posibilidad de presentar al examen del Secretario General las enmiendas necesarias a fin de que se adopten durante el FAL 35, en que está previsto examinar y adoptar otras enmiendas del Convenio ya aprobadas, en relación con los puntos 4 y 5 del orden del día.

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

8.18 El Comité recordó que el FAL 27 había instado a los Estados Miembros a que proporcionaran a la Organización un resumen de su legislación nacional acerca de los casos de polizonaje o de sus prácticas actuales, y que desde entonces había reiterado esa petición en cada periodo de sesiones. A este respecto, el Comité tomó nota de que sólo dos¹¹ Estados Miembros habían proporcionado dicha información.

8.19 El Comité tomó nota de que, tras la entrada en vigor de las enmiendas de 2002 al Convenio, que contienen las Normas y Prácticas recomendadas referentes a los polizones, un examen de las deliberaciones que condujeron al FAL 27 a instar a los Estados Miembros a que proporcionasen a la Organización un resumen de sus legislaciones nacionales, o de sus prácticas actuales acerca de los casos de polizonaje indicaba que las cuestiones planteadas pueden haberse visto superadas por los acontecimientos y ser sólo pertinentes para los Estados Miembros que aún

¹¹ Dinamarca y la República Islámica del Irán han proporcionado esta información en el documento FAL 31/INF.4 (Secretaría).

no son Gobiernos Contratantes. A este respecto, el Comité observó que el número de Estados que eran Gobiernos Contratantes ascendía a 110, en comparación con los 83 Gobiernos Contratantes que había cuando el FAL 27 examinó este asunto.

8.20 A la luz de los acontecimientos, el Comité acordó no reiterar la petición de que se presentaran resúmenes de las legislaciones o de las prácticas nacionales que abordan los casos de polizonaje.

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

8.21 El Comité recordó que el FAL 28 había convenido en que las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (las Directrices), adoptadas mediante la resolución A.871(20), deberían examinarse detenidamente en una fase posterior con objeto de reforzar su contenido, y había invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que en el FAL 29 presentaran propuestas a tal fin.

8.22 El Comité también recordó que el FAL 29, el FAL 30, el FAL 31 y el FAL 32, a falta de documentos sobre el particular, reiteraron peticiones similares, y que el FAL 33, tras tomar nota de que no se había presentado ningún documento sobre el asunto, acordó que las Directrices deberían considerarse adecuadas y que no era necesario adoptar ninguna otra medida al respecto.

8.23 A pesar de la decisión adoptada por el FAL 33, el Comité observó que un examen de las Directrices mostraba claramente que ni reflejan los aspectos de las disposiciones sobre los polizones que se han incluido en el Convenio mediante las enmiendas de 2002, ni hacen referencia a ellos. Además, observó que la resolución A.871(20) no hacen referencia ni tenía en cuenta las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni las del Código PBIP. En consecuencia, el Comité acordó que la resolución A.871(20) se debía examinar y actualizar durante el FAL 35 e invitó a que se presentaran documentos a tal fin.

Propuesta de creación de un punto de contacto en la OMI dedicado al polizonaje

8.24 INTERCARGO e INTERTANKO (FAL 34/18) formularon observaciones sobre los problemas prácticos asociados con el desembarco de polizones y propusieron la creación de un punto de contacto en la OMI para el polizonaje encargado de prestar asistencia en el proceso de resolución de los casos de polizonaje. Asimismo, propusieron que dicho punto estuviera disponible 24 horas al día y siete días a la semana, y que se le asigne la tarea de facilitar la comunicación entre las diversas partes que puedan tener alguna relación con el caso de que se trate. INTERCARGO e INTERTANKO opinaban que eso podría servir de gran ayuda en el logro de un resultado óptimo para todas las partes interesadas. Además, propusieron que el punto de contacto en la OMI para el polizonaje también se utilizara como fuente de información y asesoramiento para el sector naviero en general, respecto de las cuestiones relacionadas con el polizonaje.

8.25 Diversas delegaciones indicaron que la creación de un punto de contacto de la OMI para el polizonaje era una idea que convenía estudiar, aunque algunas de ellas teniendo en cuenta el número de casos de polizonaje notificados a la Organización en años recientes, manifestaron su preocupación por la labor adicional que esto supondría para la Secretaría. A este respecto, varias delegaciones mencionaron el creciente aumento de las tareas impuestas a la Secretaría y preguntaron si había tenido la oportunidad de considerar las repercusiones de asumir esa responsabilidad.

8.26 El Director de la División de Seguridad Marítima señaló que, según tenía entendido la Secretaría, dicho servicio no estaba en funcionamiento y no podría prestarse durante 24 horas al día ni en fines de semana o días festivos, pero podrían adoptarse disposiciones para someterlo a prueba con carácter experimental hasta, por ejemplo, el FAL 35, en que podrían evaluarse los resultados obtenidos antes de tomar ninguna otra medida.

8.27 Una delegación indicó que el sistema propuesto podría ampliarse para incluir a los migrantes ilegales, si bien esa opinión no se compartió de manera general y el Comité acordó que, en caso de que dicho sistema se sometiera a prueba con carácter experimental, sólo debería ocuparse de los polizones.

8.28 Tras un intercambio de opiniones sobre varias cuestiones importantes, el Comité pidió al Secretario General que constituyera en el seno de la Secretaría un punto de contacto de la OMI para el polizonaje con carácter experimental. El Comité acordó que la función principal de dicho punto sería prestar asistencia para la resolución con éxito de los casos de polizonaje sólo cuando las partes interesadas no hubieran podido resolver el problema con los medios de que dispusieran. A este respecto, el Comité aprobó el mandato para la realización de la prueba, que figura en el anexo 3, y acordó considerar la experiencia adquirida durante el FAL 35, antes de adoptar ninguna otra medida.

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

8.29 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento para su examen en relación con este punto.

FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS: PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

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

8.30 El Comité recordó que el FAL 33 había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre los procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar, coordinado por Dinamarca (Sr. Frank Bjerger Mortensen).

8.31 El Comité examinó las medidas solicitadas por el Grupo de trabajo por correspondencia en su informe (FAL 34/8 (Dinamarca, coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia)) y, tras tomar nota de la labor realizada por el Grupo, decidió lo siguiente.

8.32 El Comité, después de tomar nota de que algunos Estados Miembros y organizaciones no gubernamentales apoyaban la continuación de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia y se comprometían a participar en la misma, acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar, coordinado por Dinamarca*, con el siguiente mandato:

- .1 identificar los pertinentes procedimientos administrativos de los Estados Miembros;
- .2 examinar los procedimientos e identificar pautas comunes; y
- .3 elaborar orientaciones adicionales que resulten útiles para el desembarco rápido y ordenado de las personas rescatadas en el mar.

8.33 El Comité también invitó a los Estados Miembros a que presentaran al examen del FAL 35 información sobre los procedimientos que aplicaban para el desembarco de las personas rescatadas en el mar y sobre las medidas que habían adoptado al implantar la resolución MSC.167(78) acerca de las Directrices sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar.

Novedades registradas en el ámbito interorganismos

8.34 El Comité recordó que se había informado al FAL 33 de que ACNUR, con ayuda de la Secretaría, había elaborado un folleto informativo para distribuirlo entre los capitanes de buque con objeto de facilitar orientaciones concisas sobre los principios y prácticas aplicables a los migrantes y refugiados, y que estaba previsto que dicho folleto se ultimara y se distribuyese en breve.

8.35 El Comité tomó nota de que el folleto de la OMI/ACNUR, titulado "Salvamento en el mar: Guía sobre los principios y prácticas aplicables a migrantes y refugiados", se había publicado y de que en el sitio de la OMI en la Red había una versión electrónica del mismo que podía descargarse a través de la siguiente dirección de Internet (http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D15282/UNHCRIMOLEafletpersonsrescuedatsea.pdf).

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

Acceso en línea a los certificados y documentos que deben llevarse a bordo de los buques

9.1 El Comité recordó que el FAL 33 había tomado nota de que el MSC 81 había examinado los resultados de la labor del FAL 32 y el MEPC 54, en cuanto a la propuesta formulada por INTERTANKO (MSC 81/24/9) acerca del acceso en línea a los certificados y documentos que

*
Sr. Frank Bjerge Mortensen
Head of Division
Autoridad Marítima de Dinamarca
Ministry of Economic and Business Affairs
38 C, Vermundsgade
DK-2100 Copenhagen Ø
Dinamarca
Teléfono: +45 39 17 45 12
Facsímil: +45 39 17 44 19
Correo electrónico: fbm@dma.dk

deben llevarse a bordo de los buques, y que, después de debatir la cuestión, había hecho suya la decisión del MEPC 54 de que el Comité debería seguir estudiando el asunto, especialmente en lo que se refiere a la fiabilidad y la protección de las bases de datos para el acceso en línea a los certificados y documentos de los buques, y había instado a los Estados Miembros y a las organizaciones a que presentaran las propuestas pertinentes para someterlas al examen del Comité.

9.2 El Comité también recordó que el MSC 81, consciente de las posibilidades del acceso en línea a los certificados y documentos y habiendo tomado debida nota de la viabilidad técnica del sistema, había recomendado que se aplicara un enfoque gradual, dando prioridad a los aspectos de facilitación de tal sistema. En relación con la posibilidad de utilizar este sistema en las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el MSC 81 tomó nota de la opinión de que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría como una alternativa a la inspección física de los mismos, pero que podría resultar útil para establecer prioridades en el marco de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

9.3 El Comité recordó, además, que el FAL 33 había refrendado las opiniones del MEPC 54 y el MSC 81 y, después de examinar la propuesta formulada por la ICS (FAL 33/11/1) en la que se reiteraba que el proceso de validación y examen de los numerosos certificados y documentos obligatorios que deben llevarse actualmente a bordo de los buques, mejoraría mediante el acceso en línea a las bases de datos de las administraciones que los expiden y después de un debate preliminar de la cuestión, constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos de la OMI, coordinado por la ICS (Sra. Emily Comyn).

9.4 El Comité examinó las medidas solicitadas por el Grupo de trabajo por correspondencia en su informe (FAL 34/9 (ICS, coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia)) y, tras tomar nota de la labor realizada por el Grupo, decidió lo siguiente.

9.5 La Delegación de las Bahamas señaló que las deliberaciones del Grupo de trabajo por correspondencia habían puesto de manifiesto que, cualquiera que fuera el sistema alternativo, en consideración, que se seleccionara para el acceso a los datos, el proceso de establecimiento de la base de datos sería largo, costoso y complicado. En particular, había quedado claro que la tarea de garantizar que los datos se mantuvieran actualizados y fueran correctos requeriría introducir cambios radicales en el modo en que la certificación y documentación de los buques se lleva a cabo. Las Bahamas también señalaron que diversos órganos expedían dichos certificados y documentos en representación de numerosos Estados de abanderamiento, cada uno de los cuales tenía una manera distinta de comunicarse con el Estado de abanderamiento en cuestión y de garantizar que se dispusiera de certificados y documentos actualizados a bordo. Las Bahamas indicaron que era necesario reflexionar sobre la conveniencia de realizar ese esfuerzo e incurrir en tales gastos para establecer dichos sistemas y sobre la existencia de una manera más sencilla de lograr los mismos resultados de forma más rápida, fácil y económica.

Dado que el objetivo de los procedimientos propuestos era facilitar al puerto al se dirijan los buques acceso a la información relacionada con los certificados y documentos que lleven a bordo, antes de la llegada de los buques, quizás fuese más sencillo que los buques dispusieran de copias electrónicas de dichos certificados y las enviaran por medios electrónicos al puerto, junto con uno de sus mensajes previos a la llegada. Dichas copias electrónicas podrían mantenerse, por ejemplo, en formato pdf en un archivo que pudiera adjuntarse fácilmente al mensaje pertinente. Cuando se recibieran certificados y documentos nuevos, podrían incorporarse en un archivo de ese tipo, en substitución de los certificados y documentos caducados.

Además de que la implantación de este tipo de sistema sería fácil, rápida y económica, la utilización de dicho sistema tendría, entre otras, las ventajas siguientes:

- el sistema no requeriría el mantenimiento de una base de datos central ni la inversión, el tiempo y el esfuerzo necesario para lograr tan enorme objetivo;
- el buque controlaría la información enviada al puerto y no estaría expuesto a la posibilidad de que se enviara información obsoleta desde una base de datos central;
- el volumen de trabajo del buque, antes de su llegada, no aumentaría apreciablemente, y en las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto se tendrían las mismas ventajas que con un sistema centralizado; y
- sólo podrían disponer de los datos las partes que tuvieran derecho a visualizarlos, pero no podrían ser objeto de inspección general por todas las partes que tuvieran acceso a la base de datos, de modo que la protección de los datos sería mayor.

9.6 La gran mayoría de las delegaciones que participaron en las deliberaciones apoyó el enfoque propuesto por las Bahamas, y algunas también señalaron aspectos y cuestiones adicionales que les interesaban.

9.7 La delegación de Dinamarca indicó que, en su opinión, las copias escaneadas de los certificados y documentos que deben llevarse a bordo no eran mejores que las fotocopias por lo que respecta a su autenticación y validación. La delegación de la República de Corea se ofreció a proporcionar al Comité los resultados de la experiencia que había adquirido en las pruebas del acceso en línea a los documentos.

9.8 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre los medios electrónicos para el despacho de buques que estudiara el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y asesorara al Comité sobre las cuestiones más importantes de su competencia que deban tenerse en cuenta.

9.9 El Comité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso en línea a los certificados y documentos que deben llevarse a bordo de los buques, coordinado por Saint Kitts y Nevis*, y le encargó que examinara detenidamente la propuesta de las Bahamas (párrafo 9.5) y:

- .1 determinara la metodología y los medios necesarios para mantener los certificados y documentos en formato electrónico a bordo de los buques;

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

- .2 determinara los procedimientos que deben adoptarse para presentar copias electrónicas de los certificados y documentos antes de la llegada del buque;
- .3 identificara las repercusiones jurídicas que deben tenerse en cuenta, al implantar dicho sistema, particularmente en relación con los instrumentos conexos de la OMI;
- .4 prestara asesoramiento sobre las ventajas, inconvenientes, oportunidades y riesgos de dicho sistema; y
- .5 determinara las medidas necesarias, así como el calendario conexo, para la implantación del mismo.

9.10 El Comité reiteró su parecer de que el acceso en línea a los certificados y documentos que deben llevarse a bordo de los buques era aún un proyecto a largo plazo y un objetivo.

10 PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL

10.1 El Comité recordó que el FAL 33, tras el examen inicial de la cuestión por parte del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, había aprobado la constitución y el mandato del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre protección y facilitación del movimiento de las unidades de transporte cerradas y contenedores de carga transportados en buques (Grupo mixto de trabajo MSC/FAL) y había invitado al MSC 82 a que convocara la primera reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL.

10.2 El Comité también recordó que el FAL 33 había instado a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que consultaran a sus expertos en todos los aspectos de protección y facilitación de las mercancías transportadas por vía marítima y a que presentasen sus propuestas sobre la protección y facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y contenedores al MSC 82 para que las examine el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL.

10.3 El Comité recordó, además, que, el FAL 33 había acordado que, a reserva de las deliberaciones y acontecimientos que tuvieron lugar durante el MSC 82, era probable que la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL se celebrara durante el FAL 34 en relación con este punto del orden del día también a reserva de la decisión pertinente del MSC 82.

10.4 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL, reunido durante el MSC 82, había basado sus deliberaciones en las propuestas formuladas en los documentos MSC 81/5/4 (también publicado con la signatura FAL 33/8/2) (Secretaría), MSC 82/4/2 (Japón), MSC 82/4/3 y MSC 82/INF.7 (Estados Unidos), y MSC 82/INF.12 (ISO), y en el contexto más amplio de la protección de la cadena de suministro, el Marco Normativo SAFE de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global (Marco Normativo SAFE) y en las Directrices de la OMA para los operadores económicos autorizados (Directrices OEA).

Resultados del MSC 82

10.5 Tras tomar nota (FAL 34/10 (Secretaría)) del informe sobre las deliberaciones del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL en el contexto más amplio de la protección de la cadena de suministro y el Marco Normativo SAFE, y de que no se le había pedido la adopción de decisión alguna con respecto a la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores de carga transportados en buques, el Comité aprobó el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL, reunido durante el MSC 82, como labor en curso.

10.6 El Comité también tomó nota de que el MSC 82 había instado a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que consultaran con sus expertos todos los aspectos de la protección y la facilitación de las cargas transportadas por mar y presentaran sus propuestas sobre la protección y facilitación del movimiento de las unidades de transporte cerradas y contenedores de carga en el FAL 34 para que el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL, las examinara.

Novedades en la OMA sobre la protección de la cadena de suministro

10.7 El Comité recordó que el FAL 32 (FAL 32/INF.7 (Secretaría)) había recibido información sobre el Marco Normativo SAFE y se le había proporcionado una hoja de datos conexa preparada por la OMA. El Comité también recordó que el FAL 33 (FAL 33/8/1 (Secretaría)) había recibido una copia de la resolución del Consejo de Cooperación Aduanera sobre el Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial en virtud de la cual el Consejo de la OMA había adoptado el Marco Normativo SAFE en junio de 2005, junto con los datos del sitio de la OMA en la Red donde podía obtenerse el Marco Normativo SAFE en árabe, español, francés, inglés y ruso.

10.8 El Comité tomó nota (FAL 34/INF.3 (Secretaría)) de que en junio de 2006 el Consejo de la OMA había adoptado las Directrices para los operadores económicos autorizados (las Directrices OEA), que se adjuntaron al Marco Normativo SAFE. Las Directrices OEA, aprobadas por el Consejo de la OMA en junio de 2006, están disponibles en el sitio de la OMA en la Red (www.wcoomd.org). El Comité tomó nota, además, de que 140 miembros de la OMA habían expresado su intención de implantar el Marco Normativo SAFE.

Examen de las propuestas

10.9 Los Estados Unidos (FAL 34/10/1) propusieron que la labor de protección y facilitación del comercio internacional debería centrarse en:

- .1 mantener la integridad de los contenedores mientras se encuentren sujetos al control de la instalación portuaria o del buque;
- .2 los precintos de contenedor, tanto mecánicos como electrónicos, así como en elaborar medidas que faciliten la cadena de custodia de un precinto debidamente aplicado como parte de un programa de extremo a extremo;
- .3 facilitar el movimiento de contenedores en lugar de introducir medidas onerosas que lo ralenticen; y
- .4 la ventanilla única y la protección de la información, y, en particular, la necesidad de destacar la importancia de la cooperación técnica para posibilitar una implantación más amplia y más rápida de la ventanilla única.

10.10 Los Estados Unidos (FAL 34/10/4) también propusieron que el Comité de Facilitación y el Comité de Seguridad Marítima publiquen una circular conjunta MSC/FAL a fin de fomentar la toma de conciencia con respecto al Marco Normativo SAFE y a las Orientaciones OEA, y a ese fin presentaron un proyecto de circular para que se examinara.

10.11 Los Estados Unidos (FAL 34/10/5) propusieron, además, la forma en que los instrumentos de la OMI podrían tener en cuenta seis elementos específicos de las Directrices OEA (aplicables a los operadores económicos autorizados (OEA) y a las Aduanas), a fin de mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas, así como la forma en que el Código PBIP y el Convenio podrían revisarse en consecuencia. Los Estados Unidos sugirieron que estas cuestiones eran apropiadas para que el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL continuara sus deliberaciones.

10.12 El Comité tomó nota de que los Estados Unidos (FAL 34/INF.4¹² y FAL 34/INF.5¹³) habían catalogado, basándose en exámenes detallados y visitas sobre el terreno, las mejores prácticas de protección portuaria y de la cadena de suministro, y habían publicado el catálogo en los siguientes sitios en la Red:

<http://www.uscg.mil/hq/g-m/mp/xfacts.html>; y
http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/ctpat_best_practices.ctt/ctpat_best_practices.pdf

10.13 El Japón (FAL 34/10/2) acordó que el Marco Normativo SAFE debería implantarse, pero, tras observar que las enmiendas de los Convenios SOLAS y de Facilitación y del Código PBIP tardarían bastante tiempo en entrar en vigor y que también se necesitaría tiempo para que el sistema OEA funcionara en la práctica, señaló que era necesario que la Organización elaborase orientaciones provisionales sobre la protección y la facilitación del movimiento de los contenedores transportados en los buques a partir del Marco Normativo SAFE.

10.14 El Japón propuso que:

- .1 las orientaciones provisionales se aplicaran a todas las empresas marítimas explotadoras de contenedores. No obstante, las orientaciones provisionales cuya adopción se está considerando, en primer lugar, deberían ser aplicables a las empresas que trabajen dentro de las zonas portuarias, y, durante su implantación, podrían servir de mejores prácticas para otras empresas que trabajan fuera de dichas zonas. A continuación, podría prestarse la debida atención al conjunto de orientaciones provisionales para todas las empresas marítimas que intervengan en el transporte de contenedores, incluidas las que desarrollan sus actividades fuera de las zonas portuarias;
- .2 las orientaciones provisionales se concibieran en función del tipo de empresa explotadora;
- .3 las medidas descritas en las orientaciones provisionales no se limitaran a la gestión de los precintos. Entre otras medidas, aparte de la gestión de los precintos, cabe

¹² Documento presentado al MSC 82 con la signatura MSC 82/INF.5 (Estados Unidos).

¹³ Documento presentado al MSC 82 con la signatura MSC 82/INF.7 (Estados Unidos).

citar, la gestión de la cámara de carga, la gestión del acceso, el inventario de la carga, la gestión de los empleados y de la documentación; y

- .4 se recomendará a todas las empresas marítimas que intervengan en el transporte de contenedores que establezcan reglas para sus propias actividades.

10.15 El Japón, señaló, además, que a fin de conseguir un transporte eficiente y sin problemas, era importante examinar un marco en el que las empresas marítimas que intervengan en el transporte de contenedores y que adopten medidas de protección basadas en las orientaciones provisionales reciban el certificado pertinente, expedido por órganos independientes, así como incentivos que las beneficien, como garantía para el transporte sin problemas.

10.16 La República Islámica del Irán (FAL 34/10/3) presentó propuestas sobre las medidas de protección reforzadas que deben aplicarse a las unidades de transporte cerradas en las instalaciones portuarias en los niveles de protección 2 y 3, según se definen en el Código PBIP, y argumentó que la inspección de cada contenedor era inaceptable y una carga innecesaria para las autoridades de la instalación portuaria; por lo que el sistema de "vía verde y vía roja" podría desempeñar un papel importante en el equilibrio entre la protección y la facilitación, especialmente cuando se determine que el nivel de protección de la instalación portuaria suba a 2.

10.17 El Canadá (FAL 34/10/6) propuso que, con respecto al marco integrado de gestión de la protección de la cadena de suministro y los sistemas de control aduaneros relacionados con la armonización entre la interfaz de protección buque-puerto y el movimiento en tierra de los contenedores de carga y las unidades de transporte cerradas, el Comité debería:

- .1 examinar las disposiciones relativas al concepto de ventanilla única, en el sector del transporte marítimo;
- .2 examinar el cometido de los OEA, en el marco del actual Código PBIP, y examinar cualquier posible enmienda al Convenio SOLAS; y
- .3 elaborar unas orientaciones provisionales relativas a la protección de la cadena de suministro.

10.18 La delegación de Alemania, si bien tomó nota con satisfacción de las medidas tomadas por la OMA con el fin de incrementar la protección del comercio mundial y la adopción de normas y directrices conexas que pueden aplicarse en el sector del transporte marítimo internacional, declaró que le resultaba difícil aceptar algunas de las propuestas examinadas o algunos elementos de las mismas. Alemania señaló que la labor realizada por la Organización en relación con el incremento de la protección marítima no constituía el foro adecuado para el establecimiento de normas relacionadas con la protección aplicables en toda la cadena de suministro, y, por tanto, no podía apoyar la elaboración propuesta de orientaciones provisionales sobre la protección de la cadena de suministro. Además, indicó que era recomendable que se tomara conciencia de la labor realizada por la OMA hasta el momento, y que debía considerarse la posibilidad de adoptar enmiendas al Convenio y a la parte B del Código PBIP. No obstante, en su opinión, era innecesario considerar la enmienda de la parte A del Código PBIP.

10.19 La delegación de Sudáfrica, apoyada por varias delegaciones, propuso que se tomaran precauciones contra la implantación de medidas que incrementaran el costo de las actividades en los países en desarrollo, y señaló la necesidad de establecer mecanismos que permitan mejorar la protección sin incrementar los costos.

10.20 El observador de la ICS propuso que la introducción de toda nueva medida se basara en un análisis de las discrepancias entre las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP; las disposiciones del Marco Normativo SAFE y las Directrices OEA conexas. En su opinión, antes de adoptar alguna decisión al respecto, debería demostrarse su necesidad imperiosa, y las propuestas deberían mantener un equilibrio adecuado entre las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo y las prescripciones sobre protección. Además, teniendo en cuenta los principios rectores de la resolución 9 de la Conferencia SOLAS de 2002, se determinó que era necesario reflexionar sobre las dificultades prácticas experimentadas al realizar las inspecciones de la carga, las unidades de transporte cerradas y los contenedores de carga, así como sobre el volumen de trabajo que dichas inspecciones implicarían.

10.21 La propuesta de los Estados Unidos (FAL 34/10/4) relativa a la toma de conciencia sobre el Marco Normativo SAFE y las Directrices OEA, recibió el apoyo de todos los participantes en las deliberaciones.

Iniciativas de la ISO relacionadas con la cadena de suministro y los contenedores de carga

10.22 El Comité tomó nota de que el MSC 81 y el MSC 82 habían invitado (MSC 81/25, párrafo 5.73, y MSC 82/24, párrafo 4.54) a la ISO a que siguiera facilitando información sobre las diversas iniciativas emprendidas con objeto de contribuir a los esfuerzos mundiales para incrementar la protección y, en particular, al incremento de la protección de la cadena de suministro y en relación con el transporte de contenedores de carga.

10.23 El Comité también tomó nota (FAL 34/INF.6 (ISO)) de la información actualizada sobre las iniciativas adoptadas por la ISO en relación con el incremento de la protección de la cadena de suministro y con el despacho electrónico de buques en los puertos.

10.24 El Comité invitó a la ISO a que siguiera facilitándole información actualizada sobre la labor que realiza para incrementar la protección de la cadena de suministro y en relación con el despacho electrónico de buques en los puertos.

Constitución del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL

10.25 El Comité encargó al Grupo mixto de trabajo MSC/FAL que, en el contexto de su mandato, que figura en el anexo 3 del documento FAL 33/19¹⁴, y teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones tomadas en el Pleno, examinara las propuestas presentadas por los Estados Unidos (FAL 34/10/1, FAL 34/10/4 y FAL 34/10/5), el Japón (FAL 34/10/2), la República Islámica del Irán (FAL 34/10/3) y el Canadá (FAL 34/10/6), y asesorara al Comité y al Comité de Seguridad Marítima sobre cómo avanzar en este asunto.

¹⁴ Para el MSC el mandato figura en el anexo del documento MSC 82/4 (Secretaría).

Examen del informe del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL

10.26 Tras recibir el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL (FAL 34/WP.5), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

10.27 El Comité tomó nota (FAL 34/WP.5, párrafos 3 a 13) de las deliberaciones del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y la facilitación del movimiento de las unidades de transporte cerradas y los contenedores de carga transportados en buques.

10.28 El Comité aprobó, desde su punto de vista, el proyecto de circular conjunta MSC/FAL sobre protección y facilitación del comercio internacional (FAL 34/WP.5, anexo) y encargó a la Secretaría que la publicara una vez una vez que el Comité de Seguridad Marítima la hubiera aprobado.

10.29 El Comité decidió remitir el proyecto de circular conjunta MSC/FAL sobre protección y facilitación del comercio internacional (anexo 4) al Comité de Seguridad Marítima, para su examen y aprobación, señalando que el Comité había concluido su labor al respecto.

10.30 El observador de la CIOSL reiteró su opinión de que el Código de prácticas OIT/IMO sobre protección en los puertos y el párrafo 10 del preámbulo del Código PBIP, estaban relacionados con la circular anteriormente mencionada y deberían haberse tenido en cuenta en el proyecto de texto de dicha circular.

11 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

Facilitación del embarque de cargas peligrosas

11.1 El Comité observó que basándose en los documentos DSC 11/2, DSC 11/2/Add.1 y DSC 11/3/12, el DSC 11 había observado que en el párrafo dispositivo 7 de la resolución A.984(24) se pedía al Secretario General que analizara la posibilidad de establecer un mecanismo especial en el seno de la Organización para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con toda prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG en estrecha colaboración con el OIEA. El DSC 11 había considerado la propuesta de la Secretaría, según la cual, en el contexto que antecede, la solución podría estribar en el establecimiento de un punto de contacto en la Secretaría de manera que los sectores que experimentan dificultades para el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 pudieran presentar información sobre las causas de los retrasos y las negativas recibidas, así como propuestas de soluciones. La OMI supervisaría la situación de conformidad con los informes presentados y tomaría las medidas apropiadas, entre las que podrían incluirse la toma de contacto con las autoridades nacionales pertinentes a fin de facilitar el transporte de dichos materiales. En este contexto, la función de la OMI sería la de facilitador.

11.2 El Comité también señaló que el DSC 11, tras observar que el MSC 81 había tomado nota de la anterior propuesta de la Secretaría y que con el apoyo del FAL 33, había respaldado la propuesta señalando que ese mecanismo contribuiría a la resolución de las dificultades, pidió a la Secretaría que mantuviera informado al Subcomité de las novedades pertinentes.

11.3 El Comité recordó que el FAL 33 había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre el establecimiento de un mecanismo en el seno de la OMI para la resolución de las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 con el mandato que figura en el párrafo 12.22 del documento FAL 33/19.

11.4 El Comité examinó:

- .1 los documentos FAL 34/11, FAL 34/11/1 y Corrección 1 (Secretaría) que contenían los resultados pertinentes de la labor del DSC 11 y del MSC 82, en que, entre otras cosas, el MSC 82 había pedido al Subcomité DSC que aclarara las prescripciones de formación de las personas relacionadas con el transporte y la manipulación de los materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG; que preparara las enmiendas apropiadas al Código para evitar la duplicación de la información proporcionada y que, asimismo elaborara las orientaciones necesarias, en forma de enmiendas al Código IMDG, sobre la provisión de información adicional en el documento de transporte/expedición para garantizar que dicha información no abarrotara los documentos de transporte, ni se suprime la información relacionada con la seguridad;
- .2 el documento MSC 82/13/1 (Reino Unido) en el que se manifestaba preocupación en cuanto a la propuesta de incluir una anotación en el documento de transporte y/o manifiesto de mercancías peligrosas (impreso FAL 7) para confirmar que el material radioactivo se utilizará únicamente en aplicaciones médicas o de salud pública;
- .3 el documento MSC 82/13/3 (WNTI) en el que se proporcionaban razones por las que el transporte rápido de materiales radiactivos no debería depender de los fines para los que se utilicen;
- .4 el documento FAL 34/11/2 (Canadá, en calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia), mediante el que se transmitía el informe del grupo de trabajo por correspondencia. La delegación del Canadá al tiempo entregaba presentaba el informe en el que se describe el mecanismo que debería establecerse en el seno de la Secretaría de la OMI para la resolución de las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la clase 7 del Código IMDG, presentó una ponencia conexa;
- .5 el documento FAL 34/INF.7 (Secretaría) que contenía información sobre las novedades relacionadas con el grupo de trabajo CEFACT-ONU (ITPG) acerca de los aspectos documentales del transporte internacional de mercancías peligrosas, publicado por CEFACT-ONU el 2 de febrero de 2007.

11.5 Además, la Secretaría explicó que la decisión del Comité de introducir una disposición sobre información adicional en el impreso FAL 7 (manifiesto de mercancías peligrosas) se ajustaba a las prescripciones existentes del Código IMDG , enmienda 33-06, mediante la que además de las prescripciones del capítulo 5.4 del Código, la autoridad competente puede requerir otros elementos de información; que la sección IX del proyecto revisado de Recomendación 11 manifestaba que cuando existan prescripciones adicionales especiales, las reglas y los convenios deberían permitir la incorporación de los datos necesarios en el documento de transporte de mercancías peligrosas, como alternativa a un documento separado, y que, en el contexto del transporte multimodal, la revisión de la Recomendación 11 había recibido el refrendo del Subcomité de expertos en el transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas, en su reunión de diciembre de 2006.

11.6 El Comité debatió a fondo el asunto y en las deliberaciones que siguieron:

- .1 la delegación de Venezuela apoyó el mecanismo propuesto y aclaró que las restricciones para el transporte del material radiactivo de la Clase 7 eran históricas desde que ciertas cantidades de desechos radiactivos se habían encontrado en diversos lugares del país entre 2000 y 2002. La delegación manifestó que su Gobierno estaba en contacto con las autoridades del Canadá para facilitar el embarque de cobalto 60 hacia Venezuela y a través de dicho país;
- .2 la delegación del Reino Unido apoyó el mecanismo propuesto y estimó que no debería confinarse a los materiales radiactivos de la Clase 7 únicamente, sino que debería abarcar todo tipo de mercancías peligrosas. La delegación propuso también que el establecimiento de una formación y la elaboración de orientaciones para la manipulación de materiales de la Clase 7 contribuiría a la facilitación de su transporte;
- .3 la Secretaría comunicó que, en colaboración con el OIEA, se estaban tomando medidas, para explorar la posibilidad de elaborar material docente en relación con los materiales de la Clase 7, similar al existente en relación con el Código IMDG;
- .4 la delegación de Francia manifestó su reserva en cuanto al mecanismo propuesto, y declaró que en Francia no es la autoridad marítima la responsable de las cuestiones relacionadas con el rechazo de las remesas de materiales radiactivos de la Clase 7, y que en virtud de dicho mecanismo cada Estado debería designar el órgano administrativo que serviría de punto de contacto;

la delegación de Francia también manifestó que a menudo esos materiales se rechazaban por razones comerciales y que la Secretaría de la OMI no debería tratar de intervenir para resolver problemas individuales sino simplemente reunir y analizar la información sobre dichos problemas;
- .5 el observador de la OIT, apoyó el mecanismo propuesto, declaró que el Convenio 152 de la OIT estaba relacionado con el tema y comunicó la disposición de la Oficina Internacional del Trabajo a asociarse a las medidas en curso para facilitar el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7;
- .6 la delegación de China apoyó el mecanismo propuesto y afirmó que podría ser difícil definir los materiales radiactivos de la Clase 7, en referencia al destinatario final, para aplicaciones médicas o de salud pública. Según dicha delegación el Cobalto-60 es una clase de material radiactivo con respecto al que es preciso tomar medidas especiales para su transporte, manipulación y almacenamiento en puerto. El OIEA ha elaborado prescripciones sobre el particular. La autoridad responsable en China no ha recibido ningún informe de fuentes nacionales sobre la escasez de Cobalto-60. Los puertos chinos tienen la suficiente capacidad para manipular el Cobalto-60, de la Clase 7 de materiales radiactivos, que sea necesario;
- .7 el representante del Consejo consultivo de mercancías peligrosas (DGAC) manifestó que el mecanismo propuesto abordaría cuestiones relacionadas con los retrasos y el rechazo al transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 y que debería ampliarse para que abarcara toda clase de mercancías peligrosas particularmente la de la Clase 1.4S como se pide en la circular FAL.6/Circ.15

sobre las dificultades experimentadas en el transporte de cargas peligrosas y, en particular, el de municiones de caza y componentes conexos (división 1.4S del Código IMDG) en la que se recomienda que, entre otras cosas, los Gobiernos miembros y las personas interesadas faciliten el transporte, y la manipulación pronta y eficaz en función de los costos, de las cargas peligrosas incluidas las de la división 1.4S del Código IMDG a bordo de los buques y a través de los puertos, siempre que dichas cargas se transporten de conformidad con las disposiciones pertinentes. El Comité tomó nota de la intención de la DGAC de presentar propuestas conexas a la consideración del DSC 12 y del FAL 35;

- .8 la delegación del Reino Unido, apoyada por la delegación de Francia, manifestó que cualquier posible anotación en el documento de transporte no debería relacionarse con el uso final de los materiales radiactivos de la Clase 7, que el Subcomité DSC debería elaborar el texto pertinente de la anotación en el documento de transporte y que la Hoja de datos preparada para la cadena de suministro del transporte marítimo debería adaptarse para su utilización en el transporte multimodal; y
- .9 el Presidente aclaró que ni el Comité FAL ni el Subcomité DSC prepararían ningún texto específico para la anotación destinada al documento de transporte o el manifiesto de mercancías peligrosas (Impreso FAL 7) y que, en cambio, de conformidad con la decisión pertinente del MSC 82 (FAL 34/11/1, párrafo3.2) el Subcomité DSC prepararía orientaciones sobre la provisión de dicha información adicional.

11.7 El Director de la División de Seguridad Marítima llamó la atención del Comité hacia el hecho de que el nuevo mecanismo propuesto puede tener repercusiones en los recursos de la Secretaría pero que el grado de dichas repercusiones sería proporcional a la frecuencia de los sucesos o de las dificultades relacionadas con los retrasos y rechazos del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7 que se notificaran a la Secretaría y a su volumen de trabajo. El Director estimaba que sería prudente implantar el mecanismo propuesto de manera experimental a fin de estudiar sus efectos antes de establecerlo oficialmente y manifestó que la función de la Secretaría con respecto a dicho mecanismo se limitaría a la de consulta, intercambio de información y facilitación, quedando por consiguiente, dentro del ámbito del Convenio constitutivo de la OMI.

11.8 El observador del OIEA apoyó el parecer de la Secretaría y puso de relieve que la facilitación del transporte dichas cargas requería, entre otras cosas, un compromiso de responsabilidad de los Estados Miembros y las organizaciones respectivas. El observador manifestó que la denegación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 es muy amplia e incluye el rechazo de esa clase de cargas en los puertos o el rechazo anticipado del transportista.

11.9 Después de tener en cuenta las propuestas pertinentes presentadas en relación con este punto del orden del día y tras las deliberaciones precedentes, el Comité, observando en particular que el MSC 81 había tomado nota de dicho mecanismo y el FAL 33 y el DSC 11 lo apoyaban:

- .1 aprobó, en principio, y a reserva de los resultados que se obtengan en las pruebas, el mecanismo propuesto que se establecería en el seno de la Secretaría para la resolución de las dificultades experimentadas en el transporte de materiales

radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, con las modificaciones de forma necesarias que introdujera la Secretaría, según figura en el anexo 5;

- .2 pidió a la Secretaría que sometiera a prueba el mecanismo propuesto y que informara de los resultados al FAL 35 para que pudieran evaluarse; y
- .3 pidió a la Secretaría que continuara colaborando con el OIEA, la OIT y otros organismos de las Naciones Unidas sobre las cuestiones relativas a los retrasos y la denegación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7.

11.10 Por lo que se refiere a la notificación del rechazo de mercancías peligrosas que no sean materiales de la Clase 7, el Comité pidió a la Secretaría que mantuviera un registro de toda notificación de tales rechazos que llegara a conocimiento de la Secretaría.

11.11 En este contexto, observando que ya había dado su acuerdo a la disposición para la presentación de información adicional en el Impreso FAL 7 de la OMI, con arreglo a las disposiciones del Código IMDG, el Documento de transporte de mercancías peligrosas IATA y el proyecto revisado de Recomendación 11 de CEFAC/ONU, el Comité aprobó a efectos de su adopción en el FAL 35, el siguiente proyecto de enmiendas al Convenio de Facilitación:

- .1 al final de la Norma 2.8.1 se añade el siguiente nuevo punto:

"• Información adicional."; y
- .2 en el apéndice 1, bajo Impreso FAL 7 de la OMI, se inserta una casilla que contenga el texto "Información adicional: ...".

11.12 El Comité recordó que había trasladado el resultado de la labor del DSC 11 sobre cuestiones relacionadas con la revisión del compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico al Grupo de trabajo sobre el despacho de buques por medios electrónicos para que tomara las medidas necesarias en el entendimiento de que recibiría información sobre cualquier cuestión importante que pudiera surgir durante el examen de este asunto en virtud del presente punto del orden del día.

Elaboración de un curso modelo sobre formación para el personal de atraque

11.13 El Comité recordó que en el FAL 32 había aprobado la circular FAL.6/Circ.11 acerca de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre y había establecido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un curso modelo para la formación del personal de amarre en colaboración con Alemania (el Sr. Hans-Jurgen Roos, recientemente fallecido). El Comité también recordó que por razones fuera del control del coordinador, el Grupo de trabajo por correspondencia no había podido presentar su informe al FAL 33 y había decidido aplazar el examen de la cuestión hasta el FAL 34.

11.14 El Comité recordó asimismo que el origen del asunto se remontaba al FAL 26 en que la elaboración de unas normas mínimas para la formación y capacitación del personal marítimo portuario se había debatido por primera vez. Tras examinar el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI, el MSC 75 le había pedido que reconsiderara la cuestión y que proporcionara al MSC 77 una justificación de ese punto. El MSC 77 consideró la justificación presentada y refrendó la decisión tomada por el FAL 30 de cambiar el título del punto por "Directrices sobre

los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre" para que quedara claro que las Directrices se destinaban al personal de tierra.

11.15 El Comité tomó nota de que, como resultado, la elaboración de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre se habían debatido en el seno del Comité desde el FAL 30 y de que se había realizado muy poco progreso debido a la falta de interés, como muestran las actas del Comité.

11.16 El Comité acordó que en vista de que el FAL 32 había aprobado la circular FAL.6/Circ.11 acerca de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre (las Directrices) y de la falta de respuesta a la circular MSC/Circ.1098-FAL/Circ.99 acerca de la elaboración de Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra, en la que se invitaba a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a presentar tales normas al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, era necesario reflexionar seriamente sobre las razones por las que en casi 10 años se había logrado tan poco progreso a ese respecto.

11.17 El Comité acordó que, por el momento, convendría esperar durante algún tiempo hasta que se adquiriera experiencia en la utilización de las Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre, aprobadas en el FAL 32, antes volver a examinar la elaboración de un curso modelo sobre ese particular.

Bibliografía

11.18 El Comité recordó que el FAL 34 había pedido a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales que continuaran presentando a la Secretaría información relacionada con la bibliografía y había decidido que, a su vez, la Secretaría debería continuar manteniendo la bibliografía actualizada a medida que se produjeran cambios.

11.19 El Comité tomó nota de que, desde la publicación de la circular FAL.6/Circ.14 acerca de la lista revisada de publicaciones sobre cuestiones y temas relacionados con la interfaz buque -puerto, la Secretaría no había recibido ninguna información que hubiera requerido una revisión de la circular, por lo que había pedido a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales que examinaran los datos de las publicaciones que figuran en dicha circular e informaran a la Secretaría de las publicaciones agotadas u obsoletas, así como de los datos de las que, en su opinión, deberían añadirse a la lista.]

12 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN

12.1 El Comité recordó que el lema del Día Marítimo Mundial en 2006 era "Cooperación técnica: La respuesta de la OMI a la cumbre mundial de 2005" para reflejar que el trabajo de la Organización coincide con el contexto más amplio de las tendencias internacionales establecidas por las Naciones Unidas. A este respecto, el TC 56 había tomado nota de que la misión de la OMI, que apoya decididamente los objetivos de desarrollo del milenio, contribuiría considerablemente a poner en práctica los resultados de la cumbre mundial de 2005, mediante el fomento de la sostenibilidad medioambiental; el fortalecimiento del marco de protección marítima de la Organización y el logro del consenso mundial sobre su trabajo en cuanto a las vías vitales del transporte marítimo, reconocido por las Naciones Unidas como elemento clave de la lucha mundial contra el terrorismo y el mantenimiento de la protección del transporte marítimo y la cadena de suministro mundial, en términos generales. El TC 56 también consideraba que el Programa integrado de cooperación técnica de la Organización (PICT) contribuiría a los

objetivos de desarrollo más amplios de las Naciones Unidas, mediante la promoción del crecimiento sostenible, el desarrollo de los recursos humanos y la creación de capacidad.

12.2 El Comité tomó nota del estado de las actividades de implantación del Convenio en virtud del PICT (FAL 34/12 (Secretaría)). Dichas actividades pueden agruparse en cuatro categorías, a saber, seminarios, que pueden ser regionales, subregionales y nacionales; misiones de evaluación de necesidades; y misiones de asesoramiento y seguimiento. Durante el periodo en estudio no se llevó a cabo ninguna misión de evaluación de necesidades ni se programó ninguna para 2007. El programa de los seminarios y de las misiones de asesoramiento figura en el anexo del documento mencionado.

12.3 El Comité también tomó nota de que los objetivos de los seminarios eran:

- .1 hacer que los participantes conocieran a fondo el Convenio;
- .2 hacer que los participantes tomaran plena conciencia de las ventajas y beneficios institucionales y económicos derivados de la aceptación e implantación del Convenio;
- .3 proporcionar orientaciones sobre las medidas de seguimiento relativas a la implantación práctica del Convenio, incluida la utilización de los impresos FAL de la OMI;
- .4 asesorar sobre las funciones de los comités de facilitación nacionales; y
- .5 proporcionar a los participantes otro tipo de información relacionada con el tema del seminario.

12.4 El Comité también tomó nota de que, con el patrocinio del PICT, durante 2006 se celebraron seis seminarios nacionales sobre facilitación, en Eritrea, Mauricio, Filipinas, Camboya, Maldivas y Pakistán, en los que participaron un total de 200 personas y dos seminarios regionales en Nigeria y Benin respectivamente, para un total de 16 países y 67 participantes. Con respecto a 2007 estaban previstos tres seminarios nacionales que se celebrarían en Senegal, Liberia y Siria, un seminario regional en El Salvador y una misión de asesoramiento en Myanmar.

12.5 El Comité manifestó su agradecimiento a los Gobiernos de los Estados Miembros anteriormente mencionados por acoger los seminarios y a la Secretaría y los consultores por organizarlos y llevar a cabo satisfactoriamente sus misiones.

12.6 El Comité también estimó que era importante continuar este tipo de actividades relacionadas con la facilitación a fin de ayudar a cumplir la función, misión, principios estratégicos y labor del Comité según se adoptaron en el FAL 32 y que entre otras cosas, tratan de promover una mayor aceptación del Convenio y la adopción de su contenido, en apoyo de los esfuerzos del Comité y de la implantación universal de las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

12.7 A este respecto el Comité recordó especialmente, que en relación con sus principios estratégicos y su labor, debería:

- identificar posibles medidas de asistencia técnica para facilitar el tráfico marítimo internacional en los países en desarrollo; y
- identificar posibles medidas de asistencia técnica para ampliar la aplicación de tecnología de la información y del comercio electrónico en la esfera del tráfico marítimo, particularmente en los países en desarrollo,

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

12.8 El Comité recordó que, en el contexto de la resolución A.986(24) sobre la importancia y la financiación de la cooperación técnica como medio para apoyar la declaración y los objetivos del milenio, se le había pedido que, en colaboración con el Comité de Cooperación Técnica:

- considerara y adoptara medidas relativas a la asistencia técnica, con objeto de promover la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI; y
- considerara y tomara las medidas oportunas en apoyo de la provisión de cooperación técnica para que los Estados Miembros implanten el Plan voluntario de auditorías,

e invitó, de nuevo, a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar propuestas con respecto a las posibles medidas que se pediría tomar a los comités para que el Comité pueda contribuir a la labor del Comité de Cooperación Técnica en este tema.

13 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

13.1 El Comité recordó que el FAL 33 había instado a los Gobiernos Miembros que aún no lo habían hecho, a que aceptaran, lo antes posible, las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI sobre la institucionalización del Comité de Facilitación (enmiendas de 1991) e hizo hincapié en que dichas enmiendas no tienen repercusiones financieras para los Estados Miembros que las aceptan.

13.2 El Comité también recordó que, en su 23º periodo de sesiones, la Asamblea había adoptado la resolución A.945(23) acerca de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Institucionalización del Comité de Facilitación), entre otras cosas, instando a los Gobiernos Miembros que aún no lo hubieran hecho, a que consideraran detenidamente la posibilidad de aceptarlas.

13.3 El Comité tomó nota de que, al examinar el estado jurídico de las enmiendas de 1991, el C 97 (FAL 34/13, FAL 34/INF.8 (Secretaría)) había tomado nota de la información presentada por el Secretario General sobre el número de Estados Miembros que las habían aceptado y de las medidas adicionales que había adoptado a fin de fomentar las aceptaciones adicionales requeridas para su entrada en vigor. El Consejo pidió al Secretario General que continuará instando a los Gobiernos Miembros, que aún no las hubieran aceptado, y en particular a los Miembros del Consejo, a que consideraran urgentemente la posibilidad de aceptarlas en la primera oportunidad, y que comunicara las novedades al C 98.

13.4 El Comité también tomó nota, con considerable interés, de que al 23 de marzo de 2007, 108 de los 167 Estados Miembros habían aceptado las enmiendas, de manera que sólo eran necesarias tres nuevas aceptaciones a fin de alcanzar las 111 actualmente requeridas para entrar en vigor 12 meses más tarde, de conformidad con las disposiciones del artículo 66 del Convenio constitutivo de la OMI.

13.5 Reconociendo la evidente importancia de encontrar un equilibrio fundamental entre el incremento de la protección marítima y la facilitación del tráfico marítimo, el Comité instó a los miembros enumerados en el anexo 3 del documento FAL 34/13, que aún no lo habían hecho, a que consideraran detenidamente la aceptación de las enmiendas de 1991 que figuran en la resolución A.724(17) lo antes posible. El Comité también señaló que dichas enmiendas podían aceptarse mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante el Secretario General de las Naciones Unidas, depositario del Convenio constitutivo de la OMI. Como alternativa, el instrumento de aceptación puede enviarse al Secretario General de la OMI para que lo transmita al Secretario General de las Naciones Unidas. Con objeto de facilitar la tarea, en el anexo 1 del documento FAL 34/13 (Secretaría) figura un modelo de instrumento de aceptación.

14 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Relaciones con las Naciones Unidas y los organismos especializados

14.1 Se informó al Comité (FAL34/14 (Secretaría)) de que el C 97 había tomado nota:

- .1 del resultado del segundo periodo de sesiones ordinario del Comité Administrativo de Coordinación de las Naciones Unidas, celebrado en 2006;
- .2 de las resoluciones adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, de interés para la Organización; y
- .3 de la estrategia mundial de las Naciones Unidas contra el terrorismo, la declaración del Grupo de los 8 contra el terrorismo y la comunicación del Grupo de los 8 sobre el fortalecimiento del programa de las Naciones Unidas contra el terrorismo.

14.2 El Comité tomó nota de que el C 97 había pedido al Secretario General que, en el futuro, incluyera información sobre los debates del G77 acerca de las cuestiones de interés para la Organización.

14.3 El Comité tomó nota asimismo de que el C 97 había pedido al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico, al Comité de Cooperación Técnica y a él mismo, que estudiaran la estrategia mundial de las Naciones Unidas contra el terrorismo, así como las resoluciones del Consejo de Seguridad y de la Asamblea General conexas, y que prepararan y presentaran, a través del Grupo de trabajo especial sobre el Plan estratégico de la Organización, propuestas específicas junto con un plan de acción, el marco del Plan estratégico de la Organización, acerca del modo en que la OMI podría responder y contribuir a la implantación de dichas estrategias para que el Consejo los examine en su 24º periodo de sesiones extraordinario en noviembre de 2007. Este asunto también se debatió en relación con el punto 16 del orden del día.

Relación con las organizaciones intergubernamentales

14.4 El Comité tomó nota de que el C 97 había aprobado la propuesta de proyecto de acuerdo de cooperación entre la OMI y la Unión Africana y había decidido presentarlo a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario para que lo examinara y le diera la aprobación definitiva.

14.5 Además, el Comité tomó nota de que en principio el C 97 había aceptado la solicitud de la Organización Internacional de las Maderas Tropicales (ITTO) para el establecimiento de un acuerdo de cooperación con la Organización, a fin de fortalecer sus lazos con el sector marítimo y pidió a la Secretaría que comunicara su parecer a la ITTO.

Relaciones con las Organizaciones no gubernamentales

14.6 El Comité tomó nota de que el C 97 había recibido información relacionada con la fusión del Concilio internacional de líneas de cruceros (CILC) y la Asociación internacional de líneas de cruceros y acordó permitir al CILC que continuara representando a los miembros del sector de cruceros ante la Organización, con el nuevo nombre de Asociación internacional de líneas de crucero (CLIA), tan pronto como dicha fusión fuera efectiva.

14.7 El Comité también tomó nota de que el C 97 había decidido conceder el carácter consultivo a la Federación de asociaciones nacionales de agentes navieros y consignatarios de buques (FONASBA).

Día Marítimo Mundial, 2007

14.8 El Comité tomó nota de que el C 97 había aprobado la propuesta del Secretario General de que el Lema del Día Marítimo Mundial de este año sea:

"LA RESPUESTA DE LA OMI A LOS RETOS AMBIENTALES ACTUALES"

15 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

Proyecto de enmiendas a las Directrices sobre la organización y método de trabajo

15.1 El Comité recordó que el FAL 33 había tomado nota de que, en el contexto de la resolución A.971(24) sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2006-2007, se había pedido a los comités que, entre otras cosas:

- .1 cuando consideren las propuestas para incluir nuevos puntos para los programas de trabajo se aseguren de que las cuestiones que deberán abordarse pertenecen al ámbito del Plan estratégico de la Organización para el periodo de seis años, 2006-2011 (párrafo dispositivo 4 de la resolución);
- .2 examinen las Directrices sobre su organización y método de trabajo, a fin de disponer que en la presentación de nuevos puntos para el programa de trabajo se indique su relación con el ámbito del Plan estratégico (párrafo dispositivo 5 de la resolución).

15.2 El Comité también recordó que el FAL 33 había aprobado enmiendas a las Directrices del Comité con respecto al Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el

bienio 2006-2007. El FAL 33 tomó nota asimismo del resultado de la labor del MSC 81 en lo que se refiere a los grupos de trabajo que podrán comenzar su labor los lunes por la mañana; a los métodos de trabajo de los grupos que tienen subgrupos; a la fecha límite para la presentación de documentos que contengan propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo y a la enmienda de las Directrices sobre la organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y, después de refrendar las decisiones pertinentes del MSC 81, había pedido a la Secretaría que elaborara un proyecto de enmiendas a las Directrices del Comité, que tuviera en cuenta las enmiendas a las Directrices sobre la organización y método de trabajo del MSC y el MEPC, para que se examinara en el FAL 34.

15.3 El Comité también recordó que en lo que se refiere a la decisión sobre la reducción del plazo, de 20 a 13 semanas, para la presentación de documentos que contengan propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo, el FAL 33 había decidido que la nueva fecha límite entraría en vigor a partir del FAL 34.

15.4 El Comité examinó y aprobó las enmiendas propuestas a las Directrices del Comité, elaboradas por la Secretaría a petición del FAL 33 (FAL 34/15 (Secretaría)) que reflejan las decisiones pertinentes del FAL 33, así como las principales decisiones del MEPC 55 y el MSC 82. El Comité pidió a la Secretaría que preparara y distribuyera las Directrices revisadas del Comité mediante una nueva circular FAL.3, en la que deberían incorporarse las enmiendas aprobadas, para que sustituya a la circular FAL.3/Circ.186 acerca de las Directrices sobre la organización y método de la trabajo del Comité. A este respecto el Comité autorizó a la Secretaría a efectuar los cambios de forma y las correcciones necesarias para evitar discrepancias y a que volviera a numerar, en consecuencia, las Directrices revisadas.

Necesidad de abordar la creación de capacidad cuando se elaboren nuevos instrumentos o se enmienden los existentes

15.5 El Comité tomó nota de los debates que tuvieron lugar durante el MSC 82 en relación con la necesidad de crear capacidad (FAL 34/15/1 (Secretaría)) cuando se elaboren instrumentos o se enmienden los existentes. Durante el MSC 82 las delegaciones de las Bahamas, Italia, Nigeria, Sudáfrica y España (MSC 82/20/1) propusieron que el MSC y todos sus subcomités se cercioraran de que cuando se elaboraran nuevos instrumentos y/o se enmendaran los existentes, siempre que fuera necesario, se incluyeran orientaciones para la puesta en práctica y se identificaran las cuestiones que sería preciso que el Comité de Cooperación Técnica examinara con objeto de elaborar programas de asistencia técnica conexos. Además, propusieron que el mandato del Subcomité FSI se enmendara en consecuencia para otorgarle la facultad de elaborar orientaciones sobre la implantación de los nuevos instrumentos y/o de los enmendados, como contribución a las actividades de asistencia técnica.

15.6 El Comité también tomó nota de que, aún apoyando en principio la propuesta, el MSC 82 había reconocido que, entre otras cosas, sería necesario establecer un mecanismo apropiado para elaborar dichas orientaciones y un mecanismo consultivo para la implantación de las nuevas medidas. El MSC 82 señaló también que sería necesario contar con una política adecuada que tuviera en cuenta los párrafos pertinentes de la resolución A.500(XII), como resolución que la Asamblea adoptaría en su próximo periodo de sesiones. El MSC 82 también reconoció que la cuestión no sólo era de interés para el MSC y sus subcomités sino también para los demás Comités (MEPC, Comité Jurídico y Comité de Facilitación), así como para la Asamblea y las Conferencias diplomáticas convocadas por la Organización. En el MSC 82 algunas delegaciones plantearon que la preparación de tales orientaciones no debería retrasar el proceso de elaboración de nuevos instrumentos ni la enmienda de los existentes.

15.7 Además, el Comité tomó nota de que el MSC 82 había acordado seguir examinando el asunto en su próximo periodo de sesiones y que había incluido un nuevo punto sobre "creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas" en el orden del día provisional del MSC 83 y había invitado a los Estados Miembros a presentar propuestas al respecto. El MSC 82 también había invitado a los demás comités a examinar esa misma cuestión y había pedido a la Secretaría que los informara sobre el particular.

15.8 En este contexto el Comité recordó que el trabajo en curso sobre la preparación de un manual explicativo del Convenio y su estrategia destinado a promover el uso de medios electrónicos para el intercambio de información con el objetivo de armonizar y simplificar los procedimientos adoptados por el FAL 28, son ejemplos que podrían utilizarse en relación con la creación de capacidad.

16 PROGRAMA DE TRABAJO

Estrategia mundial de las Naciones Unidas contra el terrorismo

16.1 El Comité tomó nota (FAL 34/16/1 (Secretaría)) de que, en su sexagésimo periodo de sesiones, la Asamblea General de las Naciones Unidas había adoptado diversas resoluciones relacionadas con la lucha contra el terrorismo, las medidas para eliminar el terrorismo internacional, la protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales en la lucha contra el terrorismo, la no proliferación, las medidas para impedir que los terroristas adquieran armas de destrucción en masa, la función de la ciencia y la tecnología en el contexto de la seguridad internacional y el desarme y las novedades en la esfera de la información y las telecomunicaciones en el contexto de la seguridad internacional. Además el Comité tomó nota de que la Asamblea General de las Naciones Unidas también había adoptado la resolución A/Res/60/288 sobre la estrategia mundial de las Naciones Unidas contra el terrorismo (estrategia mundial de las Naciones Unidas) que tiene repercusiones directas en el trabajo de la Organización en lo referente al incremento de la protección marítima.

16.2 El Comité también tomó nota de que el C 97 había pedido al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico, al Comité de Cooperación Técnica y a él mismo, que estudiaran la estrategia mundial de las Naciones Unidas, así como las resoluciones conexas del Consejo de Seguridad y la Asamblea General de las Naciones Unidas y que prepararan y presentaran, mediante un Grupo especial de trabajo sobre el Plan estratégico de la Organización, propuestas específicas en relación con un Plan de acción, dentro del marco del Plan estratégico de la Organización, sobre el modo en que la Organización podría responder y contribuir a la implantación de la estrategia mundial de las Naciones Unidas para que el Consejo las examinara en su 24º periodo de sesiones extraordinario en noviembre de 2007.

16.3 Además, el Comité tomó nota de la opinión del Secretario General al presentar el documento C 97/13(a)/2 (Secretario General) quién señaló, entre otras cosas, que era razonable esperar que el examen de este asunto por parte por los Comités anteriormente mencionados pudiera llevar a: 1) la identificación de los temas que sería preciso abordar y que conducirían al trabajo futuro en el marco de la Organización; 2) la integración y coordinación horizontal del trabajo emprendido por los Comités anteriormente mencionados; y 3) la identificación de necesidades en términos de creación de capacidad.

16.4 El Comité pidió al Grupo de trabajo mixto MSC/FAL sobre protección y facilitación del movimiento de unidades de carga cerradas y de contenedores transportados en buques que

considerara el asunto y asesora al Comité sobre la respuesta que debería dar a la solicitud del Consejo.

16.5 Tras recibir el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL (FAL 34/WP.5), el Comité lo aprobó, en términos generales, y tomó nota (FAL 34/WP.5, párrafos 14 a 18) de las deliberaciones del Grupo con respecto a la Estrategia mundial de las Naciones Unidas contra el terrorismo.

16.6 A ese respecto el Comité acordó tener en cuenta las principales disposiciones de la Estrategia mundial de las Naciones Unidas contra el terrorismo cuando considerara, desde el punto de vista de la facilitación del tráfico marítimo, medidas y procedimientos para prevenir y suprimir los actos ilícitos en los puertos y en el mar y en el contexto de la labor de protección y facilitación del comercio internacional.

Plan estratégico de la Organización, Plan de acción de alto nivel y prioridades

16.7 El Comité recordó que en el contexto de las solicitudes formuladas por la Asamblea en las resoluciones A.970(24) sobre el Plan estratégico de la Organización (para el periodo de seis años, de 2006 a 2011) y A.971(24) sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007, el FAL 33 había refrendado las medidas sobre el proceso de examen del Plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2006-2007 como sigue:

- .1 en consulta con el Presidente del Comité, la Secretaría debería preparar, para que el FAL 34 la examine, información sobre el progreso realizado en los puntos que se indican en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2006-2007, así como propuestas relativas a dicho Plan de acción y prioridades, incluidos los resultados previstos para el bienio 2008-2009; y
- .2 el resultado de las deliberaciones del FAL 34 sobre la información y las propuestas anteriormente mencionadas debería someterse al examen del Consejo en su 98º periodo de sesiones para que lo remita a su Grupo de trabajo sobre el Plan estratégico de la Organización que celebrará su reunión en septiembre de 2007,

y pidió a la Secretaría que tomara las medidas oportunas al respecto.

16.8 El Comité consideró de nuevo el asunto y teniendo en cuenta la información proporcionada en cuanto al examen de las mismas cuestiones durante la 6ª reunión del Grupo de trabajo especial sobre el Plan estratégico de la Organización, pidió a la Secretaría que, una vez finalizado el periodo de sesiones, actualizara los documentos, teniendo en cuenta el progreso realizado y las decisiones tomadas durante dicho periodo de sesiones y las remitiera al Consejo según procediera.

Función, misión, principios estratégicos y labor del Comité

16.9 El Comité acordó examinar y perfeccionar su función, misión, principios estratégicos y labor a fin de contribuir más activamente, en colaboración con otros órganos de la OMI, al logro de los objetivos del Plan estratégico de la Organización y pidió que se presentaran ponencias a tal fin, para examinarlas en el FAL 35.

Solicitud del Grupo de trabajo sobre el Plan estratégico de la Organización en su 6ª reunión

16.10 El Comité tomó nota (FAL 34/WP.2 (Secretaría)) de que la 6ª reunión del Grupo de trabajo especial sobre el Plan estratégico de la Organización se celebró del 14 al 16 de marzo de 2007 y asimismo de que en dicha reunión se deliberó, entre otras cosas, sobre los indicadores de resultados que se utilizarán para verificar la actuación de la Organización frente al principio estratégico 8 y las medidas de alto nivel conexas y de que el Grupo había acordado pedirle que examinara los indicadores de resultados propuestos y le proporcionara asesoramiento en su próxima reunión cuya celebración está prevista para septiembre de 2007.

16.11 El Comité deliberó sobre el asunto, alcanzó varias conclusiones, formuló recomendaciones y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al Grupo especial de trabajo sobre el Plan Estratégico de la Organización, en su séptima reunión. El Comité acordó, entre otras cosas, que el uso del término "eficacia del transporte marítimo" en relación con los indicadores de resultados no resultaba correcto y barajó títulos alternativos teniendo en cuenta que los criterios relacionados con el indicador de resultados deberían ser objetivos y mensurables. El Comité observó que varios aspectos del Convenio y algunas cuestiones pertenecientes a su ámbito de competencia proporcionaban criterios que deberían relacionarse con el indicador de resultados. El Comité también tomó nota de que dicho indicador incluía varios criterios con respecto a los cuales sería necesario establecer un grado comparativo de importancia. El Comité pidió a la Secretaría que subrayara este aspecto y lo explicara al Grupo especial de trabajo sobre el Plan Estratégico de la Organización en su séptimo periodo de sesiones.

16.2 La delegación de Venezuela manifestó su preocupación en cuanto a la vinculación del Plan Estratégico de la Organización, el Plan de acción de alto nivel y el presupuesto general de la OMI. Asimismo con el propósito de asesorar a la Organización en materia de FACILITACIÓN propondrá al FAL 35 algunos indicadores de resultados.

Cuestiones de fondo procede incluir en el orden del día provisional del FAL 35

16.13 Basándose en el progreso realizado durante el periodo de sesiones, el Comité aprobó la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del FAL 35, que figura en el anexo 6 e invitó al Consejo a que la aprobara.

Establecimiento de los grupos de trabajo y de redacción durante el FAL 35

16.14 Teniendo en cuenta las decisiones tomadas con respecto a varios puntos del orden del día el Comité acordó que en el FAL 35 se establecieran los pertinentes grupos de trabajo encargados de los siguientes puntos del orden del día:

- .1 examen general e implantación del Convenio;
- .2 medios electrónicos para el despacho de buques; y
- .3 protección y facilitación del comercio internacional.

16.15 El Comité también acordó que, si fuera necesario, el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y facilitación del movimiento de unidades de carga cerradas y contenedores, también podría reunirse durante el FAL 35 para continuar su labor.

16.16 El Comité también acordó que en el FAL 35 deberían establecerse los pertinentes grupos de redacción sobre los siguientes puntos:

- .1 consideración de la propuesta de enmiendas al Convenio; y
- .2 la interfaz buque/puerto.

Fecha y lugar del próximo periodo de sesiones

16.17 El Comité tomo nota de que provisionalmente se había previsto la celebración del FAL 35 del 8 al 12 de septiembre de 2008, en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres, Reino Unido. A este respecto el Comité señaló que dependiendo del progreso que se realice en cuanto a la entrada en vigor de las enmiendas en 1991 al Convenio constitutivo de la OMI sobre la institucionalización del Comité de Facilitación, la fecha del inicio del FAL 35 podría cambiarse para que se convoque como órgano institucionalizado de la Organización.

17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008

17.1 De conformidad con su proyecto de reglamento, el Comité reeligió por unanimidad al Sr. Charles Abela (Malta) y al Sr. Armett E. Hill (Liberia) como Presidente y Vicepresidente respectivamente, para 2008.

18 OTROS ASUNTOS

18.1 El Comité recordó que la ponencia de INTERCARGO e INTERTANKO (FAL 34/18), había sido el único documento presentado en relación con este punto del orden del día y ya se había examinado bajo el punto 8. No se presentó ningún otro asunto relacionado con este punto.

Manifestaciones de agradecimiento

18.2 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y a los miembros de la Secretaría, que recientemente habían dejado de prestar sus servicios y habían sido transferidos o estaban a punto de serlo a otras funciones, por su valiosa contribución a las tareas del Comité y les deseó una larga y feliz jubilación o, según el caso, el mayor éxito en sus nuevos cometidos:

- Sr. Heru Prasetyo (Indonesia) (que retorna a su país);
- Sr. Fikret Haggüden (Turquía) (que ha sido transferido);
- Sr. Carlos Ormaechea (Uruguay) (que ha sido transferido - y presta servicios en la Secretaría desde comienzos de febrero).
- Sr. Esteban Pacha Vicente (España) (nombrado Director de la IMSO)
- Sr. Francis Van Tongerlooy (Secretaría) (que ha cesado tempranamente en el servicio)

Condolencias

18.3 El Comité tomó nota del prematuro fallecimiento, en octubre de 2006, del Presidente del Comité de Seguridad Marítima, Sr. Igor Ponomarev, Representante Permanente de la Federación de Rusia, que contribuyó sin descanso a la labor de la Organización durante 13 años. Durante ese periodo presidió con entusiasmo y gran capacidad el Subcomité DE, el Comité Técnico de la vigésimo cuarta Asamblea y varios grupos de trabajo y de redacción del MSC. El Sr. Ponomarev dedicó su vibrante aunque corta vida a los objetivos de la Organización en materia de seguridad, protección y eficiencia del transporte marítimo, sirviéndola con celo y devoción. El Comité pidió a las delegaciones de la Federación de Rusia que transmitieran las más sinceras condolencias y

las simpatías del Comité a la familia, amigos y colegas del Sr. Ponomarev a quien la Organización echará enormemente de menos.

18.4 Con igual tristeza recibió también la noticia del reciente fallecimiento del Sr. Jürgen Roos de Alemania, antiguo Presidente del Grupo de trabajo SPI, que dedicó enormes esfuerzos a los objetivos del Comité y sirvió como delegado en muchos otros órganos de la OMI y cuyo compromiso con el sector marítimo sólo era comparable a su dedicación a los ideales de la Organización. El Comité pidió a la delegación de Alemania que transmitiera las simpatías y las más sinceras condolencias del Comité a la familia, amigos y colegas del Sr. Jürgen Roos a quien la Organización y particularmente este Comité, echarán de menos como persona que siempre creyó en sus objetivos.

19 INFORME PARA EL CONSEJO

Se invita al Consejo a que tenga a bien:

- .1 tomar nota de las medidas adoptadas en relación con el examen de las Normas y prácticas recomendadas con respecto a las cuales los Gobiernos Contratantes hayan notificado diferencias (párrafos 3.3 a 3.16);
- .2 tomar nota de que se han realizado progresos en la elaboración de un Manual explicativo del Convenio (párrafos 3.18 a 3.21);
- .3 tomar nota de la aprobación, a efectos de su adopción en el FAL 35, de las propuestas de enmiendas al Convenio relativas a la llegada, permanencia y salida de buques, el contenido y objeto de los documentos, la llegada y salida de personas, las medidas para facilitar el despacho de la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes las medidas para facilitar el despacho de la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes y las cuestiones de facilitación relacionadas con los buques destinados a cruceros y los pasajeros en crucero (párrafos 4.21 y anexo 1);
- .4 tomar nota de que se ha avanzado en la transmisión por medios electrónicos de la información relacionada con el despacho de buques y en la revisión del Convenio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, incluidas las cuestiones referentes al IED de la OMI (párrafos 5.23 a 5.30);
- .5 tomar nota de la adopción de la resolución FAL.9(34) sobre las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (párrafos 7.1 a 7.5 y anexo 2);
- .6 tomar nota de las decisiones relacionadas con la resolución A.871(20) acerca de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (párrafos 8.6 a 8.9);
- .7 tomar nota de la solicitud del Comité al Secretario General para que establezca, un punto de contacto en la OMI dedicado al polizonaje, con carácter experimental, a fin de prestar asistencia en la resolución de los casos de polizonaje (párrafos 8.24 a 8.28 y anexo 3);

- .8 tomar nota de las medidas adoptadas en relación con los procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar (párrafos 8.30 a 8.33);
- .9 tomar nota del progreso realizado por el Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre la protección y la facilitación del movimiento de unidades de transporte cerradas y contenedores (párrafos 10.26 a 10.30 y anexo 4);
- .10 tomar nota de la decisión del Comité de establecer en el seno de la Secretaría, un mecanismo con carácter experimental, de conformidad con la resolución A.984(24) sobre la facilitación del transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, incluidos los materiales en bultos utilizados con fines médicos o de salud pública (párrafos 11.1 a 11.11 y anexo 5);
- .11 tomar nota de la aprobación de las enmiendas a las Directrices sobre la organización y el método de trabajo del Comité de Facilitación para armonizarlas, en la mayor medida posible con las del MSC y el MEPC (párrafo 15.4);
- .12 tomar nota de las decisiones del Comité con respecto al Plan de acción de alto nivel correspondiente al bienio 2006-2007, así como de las propuestas relacionadas con dicho Plan y prioridades, incluidos los resultados previstos para el bienio 2008-2009 (párrafos 16.7 a 16.11);
- .13 aprobar la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día provisional del 35º periodo de sesiones del Comité (párrafo 16.13 y anexo 6); y
- .14 aprobar el informe informe en general.

ANEXO 1**PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO****Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques*****B. Contenido y objeto de los documentos***

1 En la práctica recomendada 2.2.2 después de "- Estado de abanderamiento del buque" insértese el nuevo texto:

"- número del viaje".

2 En la práctica recomendada 2.3.1 a) después de "- distintivo de llamada " insértese el nuevo texto:

"- número del viaje".

3 En la práctica recomendada 2.3.1 b) después de "- distintivo de llamada " insértese el nuevo texto:

"- número del viaje".

4 En la norma 2.6.1 después de "distintivo de llamada "- insértese el nuevo texto:

"- número del viaje".

5 Suprímase la norma actual 2.6.3.

6 Suprímase la práctica recomendada actual 2.7.1.

7 En la práctica recomendada 2.7.3 después de "- Estado de abanderamiento del buque" insértese el nuevo texto:

"- número del viaje".

8 En la práctica recomendada 2.7.3 suprímase el texto siguiente:

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

y sustitúyase por el nuevo texto:

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

9 En la norma 2.8.1 el texto que dice "- referencia del viaje" se enmienda para que diga "- número del viaje".

10 Al final de la norma 2.8.1 después de "● Estiba a bordo" insértese el nuevo texto:

"● Información adicional".

Capítulo 3 - Llegada y salida de personas

A Documentos y formalidades de llegada y salida

11 En la segunda parte de la norma 3.3.6, después de la frase "correrá con los gastos de" insértese "estancia y".

12 Suprímase la norma actual 3.10 y sustitúyase por el nuevo texto siguiente:

"3.10 **Norma.** Un pasaporte o un documento de identidad expedido de conformidad con los convenios pertinentes de la OIT, o un documento de identidad para gente de mar válido y debidamente reconocido, será el documento básico que facilite a las autoridades públicas los datos sobre cada uno de los tripulantes, a la llegada o salida de los buques."

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

13 En la norma 3.14 después de las palabras "a las personas" insértese "presentes".

14 Se suprime la norma actual 3.15 y se sustituye por el nuevo texto siguiente:

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

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

15 Se suprime la actual norma 3.21 y se sustituye por el nuevo texto siguiente:

"3.21 **Norma.** A los buques dedicados a cruceros sólo se les deberá 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.

16 Suprímase la actual práctica recomendada 3.35.

Apéndice 1 - Formularios FAL de la OMI

17 Suprímense los actuales formularios FAL de la OMI y sustitúyanse por los siguientes:

OMI - DECLARACIÓN GENERAL

		Llegada	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, previos y posteriores; 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 (incluido el capitán)	15 Número de pasajeros	16 Observaciones	
Documentos anexos (indíquese el número de ejemplares)			
17 Declaración de carga	18 Declaración de provisiones del buque		
19 Lista de la tripulación	20 Lista de pasajeros	21 Necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recepción de desechos y residuos	
22 Declaración de efectos de la tripulación*	23 Declaración marítima de sanidad*		

24 Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado.

Para uso oficial

OMI FAL

Impreso 1

* Únicamente a la llegada.

OMI - DECLARACIÓN DE CARGA

		Llegada	Salida	Página N°
B/L N° *	1.1 Nombre del buque 1.2 Número IMO 1.3 Distintivo de llamada 1.4 Número del viaje	2 Puerto en el que se presenta el informe		
	3 Estado de abanderamiento del buque	4 Nombre del capitán	5 Puerto de carga/Puerto de descarga	
OMI FAL Impreso 2	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.

MANIFIESTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

PÁGINA N° (p.ej. 5 de 7)

(De conformidad con lo dispuesto en las reglas 4.5 y 7-2.2 del capítulo VII del SOLAS 74, en la regla 4.3 del Anexo III del MARPOL 73/78 y en el párrafo 5.4.3.1 del capítulo 5.4 del Código IMDG)

- | | | | |
|---------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------------|
| 1.1 NOMBRE DEL BUQUE | 1.2 NÚMERO IMO | 2 ESTADO DE ABANDERAMIENTO | 18.1 NOMBRE DEL CAPITÁN |
| 1.3 DISTINTIVO DE LLAMADA | 3 PUERTO DE CARGA | 4 PUERTO DE DESCARGA | 19.1 AGENTE MARÍTIMO |
| 1.4 NÚMERO DEL VIAJE | | | |

5 N° de reserva/ referencia	6 Marcas y números Número(s) de identificación del contenedor Número(s) de matrícula del vehículo	7 Número y tipo de bultos	8 Nombre de expedición	9 Clase	10 N° ONU	11 Grupo de embalaje/ envase	12 Riesgo(s) secundario(s)	13 Punto de inflamación (en °C, v.c.)	14 Contaminante del mar	15 Masa (kg) Bruta/Neta	16 FEm	17 Posición de estiba a bordo

INFORMACIÓN ADICIONAL:

FIRMA DEL AGENTE _____

FIRMA DEL CAPITÁN _____

19.2 LUGAR Y FECHA _____

18.2 LUGAR Y FECHA _____

ANEXO 2**PROYECTO DE RESOLUCIÓN FAL****Resolución FAL.9(34)**

adoptada el 30 de marzo de 2007

**DIRECTRICES REVISADAS PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL
CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS
Y PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN
BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE
MARÍTIMO INTERNACIONAL**

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

RECORDANDO que la Conferencia SOLAS de 2002 había adoptado la resolución 3, sobre la labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima, en cuyo párrafo dispositivo 1 h) se invita a la Organización a que examine la resolución de la Asamblea A.872(20) sobre las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (las Directrices), y, si se considera necesario, a que elabore las correspondientes enmiendas a dicha resolución,

TENIENDO presentes las resoluciones 1373(2001) y 1456(2003), del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en las que, entre otras cosas, se observa con preocupación la estrecha conexión entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero y el tráfico ilícito de armas y se subraya la necesidad de aumentar la coordinación de las iniciativas nacionales, subregionales, regionales e internacionales para reforzar la respuesta mundial a estas graves amenazas para la seguridad internacional,

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

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.985(24) adoptada por la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario, mediante la cual, entre otras cosas, la Asamblea autoriza al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima a que adopten conjuntamente las enmiendas necesarias a las Directrices y a que las difundan por los medios apropiados,

TOMANDO NOTA de que en su 82º periodo de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima, había adoptado la resolución MSC.228(82) sobre las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional mediante la que adoptó enmiendas idénticas a las Directrices,

1. ADOPTA las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos Miembros a implantar las Directrices revisadas a partir del 1 de abril de 2007;
3. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI a que den la mayor difusión posible a las Directrices revisadas a fin de garantizar su distribución e implantación generalizada y a que las pongan en conocimiento de los capitanes de puerto, las compañías navieras, los propietarios y operadores de buques, los capitanes y demás partes interesadas;
4. INVITA ADEMÁS a los Gobiernos Miembros a que, cuando proceda contemplen la posibilidad de enmendar sus legislaciones nacionales para dar pleno cumplimiento a las Directrices revisadas;
5. PIDE TAMBIÉN a la Asamblea que refrende las medidas adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima y por él mismo y que revoque la resolución A.872(20).

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

ÍNDICE

PREÁMBULO

CAPÍTULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRAFICO ILÍCITO DE DROGAS Y DE SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

1 PROCEDIMIENTOS DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

- 1.1 Medidas de los funcionarios de las Autoridades competentes
- 1.2 Información sobre la tripulación
- 1.3 Actuación de las Compañías
- 1.4 Protección de la carga
- 1.5 Protección en la instalación portuaria
- 1.6 Protección en general
- 1.7 Protección del personal
- 1.8 Generalidades

2 POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES

- 2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque
- 2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque
- 2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque
- 2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

3 FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS EN LO QUE RESPECTA A LA PROTECCIÓN INTEGRAL DEL BUQUE

- 3.1 Enseñanza y formación de la tripulación
- 3.2 Coordinación entre las Autoridades competentes del Puerto y la Compañía
- 3.3 Conciencia del riesgo de tráfico ilícito
- 3.4 Examen de la protección del buque
- 3.5 Personal disponible para la protección del buque
- 3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

4 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA PROTECCIÓN INTEGRAL DEL BUQUE

- 4.1 Protección de la instalación portuaria
- 4.2 Protección a bordo del buque
 - 4.2.1 Control del acceso al buque e identificación
 - 4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto
 - 4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes
- 4.3 Precauciones generales en los buques
- 4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque
 - 4.4.1 Iluminación
 - 4.4.2 Vigilancia desde el buque
 - 4.4.3 Búsqueda por debajo de la línea de flotación
- 4.5 Control del personal
- 4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de drogas
 - 4.6.1 Individualmente
 - 4.6.2 Confabulación organizada

5 DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

- 5.1 Registros a bordo
- 5.2 Planificación de los registros a bordo
- 5.3 Tipos de registro a bordo
 - 5.3.1 Registro reactivo
 - 5.3.2 Registro rápido
 - 5.3.3 Registro preventivo
- 5.4 Métodos de registro
 - 5.4.1 Registro físico
 - 5.4.2 Sistema de rayos X y tecnología para la detección
 - 5.4.3 Empleo de perros
 - 5.4.4 Consideraciones adicionales

6 OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

- 6.1 A bordo del buque
- 6.2 Lugares de ocultamiento a bordo
- 6.3 Circunstancias sospechosas a bordo
- 6.4 Medidas de control que se proponen para el capitán y los oficiales del buque
- 6.5 Observación de las pautas de comportamiento
- 6.6 Circunstancias sospechosas en la mar
- 6.7 Circunstancias sospechosas en tierra

7 MEDIDAS QUE PROCEDE ADOPTAR CUANDO SE ENCUENTRAN DROGAS

- 7.1 Orientaciones generales
- 7.2 Consideraciones sobre la seguridad personal
- 7.3 Orientaciones concretas

8 SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

- 8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo
- 8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

CAPÍTULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y DE PRODUCTOS QUÍMICOS

- 1 Precursores y productos químicos esenciales utilizados en la elaboración ilícita de estupefacientes o sustancias psicotrópicas
- 2 Precauciones para el transporte de precursores o productos químicos esenciales utilizados en la elaboración de estupefacientes
- 3 Recomendaciones para los países productores, distribuidores y proveedores de productos químicos o precursores

ANEXOS

ANEXO 1 - LISTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES Y PRECURSORES FRECUENTEMENTE UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS (SEGÚN LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS, SUSCRITA EN VIENA EL 19 DE DICIEMBRE DE 1988).

ANEXO 2 - EQUILIBRIO ENTRE LA PROTECCIÓN Y LA FACILITACIÓN

ANEXO 3 - SITIOS DE INTERNET QUE OFRECEN INFORMACIÓN SOBRE LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL, ESTADÍSTICAS DE CONSUMO E INCAUTACIÓN Y SITUACIONES CONEXAS EN RELACIÓN CON EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS

ANEXO 4 - LAS DROGAS Y LA DROGADICCIÓN

**DIRECTRICES REVISADAS PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL
CONTRABANDO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y
PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES EN BUQUES
DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO
INTERNACIONAL**

PREÁMBULO

La Organización Marítima Internacional (OMI) presenta las siguientes "Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional", armonizadas con los instrumentos internacionales y recomendaciones de diversos organismos internacionales, tales como la misma OMI, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), al objeto de lograr un equilibrio entre la facilitación del comercio internacional y la gestión de la protección que contribuya a evitar las actividades del narcotráfico.

Se trata en definitiva de dar cumplimiento a lo expresado en la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que en el numeral 4 se refiere a la conexión estrecha que existe entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero, el tráfico ilícito de armas, y pone de relieve la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas en los planos nacional, subregional, regional e internacional, con el fin de reforzar la respuesta internacional al terrorismo y a las amenazas graves para la seguridad internacional, e igualmente en la resolución 1456 (2003), en la cual se reafirma el deber de evitar que los terroristas recurran a otras actividades delictivas como la delincuencia transnacional organizada, el uso y el tráfico ilícito de drogas, el blanqueo de dinero y el tráfico ilícito de armas.

Así pues, las presentes Directrices tienen como propósito no solo definir los procedimientos básicos para detectar drogas a bordo, sino también hacer de la prevención el principal medio de evitar que el flagelo del narcotráfico afecte la economía y el bienestar mundiales al atentar contra el comercio marítimo internacional.

A este respecto, merece resaltar la labor que han realizado los Estados y las organizaciones internacionales en materia de lucha contra el narcotráfico, y que queda reflejada en instrumentos internacionales que gozan hoy de indudable aceptación internacional.

Como ejemplo de lo antedicho, he aquí un breve resumen de los esfuerzos internacionales llevados a cabo en la lucha contra el narcotráfico, algunos de los cuales están estrechamente vinculados al transporte marítimo internacional.

En general hay que remitirse a las Convenciones internacionales del opio (La Haya 1912 y Ginebra 1925), la Convención para limitar la elaboración y regular la distribución de drogas (Ginebra 1931), la Convención para la supresión del tráfico ilícito de drogas peligrosas (Ginebra 1936), el Protocolo que enmienda la mayoría de los mencionados instrumentos (Nueva Cork 1946), la Convención única sobre drogas (Nueva York 1961) y su Protocolo de 1971, la Convención sobre sustancias psicotrópicas (Viena 1971) y la Convención de las Naciones Unidas

sobre el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (Viena, 1988), lo cual demuestra el desarrollo jurídico que ha tenido el tema a lo largo del tiempo y la respuesta internacional a una actividad que afecta directamente a la sociedad.

De esta última, es decir la Convención de Viena de 1988⁵, puede afirmarse que goza actualmente de amplia aceptación en la comunidad internacional, tras haber sido sus disposiciones objeto de profundo examen y revisión para tener en cuenta la prevención y la erradicación del tráfico ilícito de drogas. Así pues, para implantar las presentes Directrices se precisa un conocimiento general de la citada Convención de Viena. En este sentido, se sugiere hacer especial énfasis en lo que establece en sus artículos: 3. Delitos y Sanciones, 5. Decomiso, 9. Cooperación y Capacitación, 12. Sustancias que se utilizan con frecuencia, 13. Materiales y Equipos, 15. Transportistas Comerciales, 16. Documentos comerciales y etiquetas de las exportaciones, 17. Tráfico ilícito por mar, 18. Zonas y puertos francos y 20. Información que deben suministrar las Partes.

Asimismo, hay que tener en cuenta los acuerdos bilaterales que celebran los Estados en materia de prevención y control del tráfico ilícito de drogas, muchos de ellos inspirados en las convenciones internacionales citadas.

Por otro lado, la existencia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 - CONVEMAR⁶ es fundamental para la aplicación de las Directrices, en especial por su alusión al principio de la cooperación, considerada como la base fundamental para lograr objetivos comunes, bajo la premisa de la responsabilidad compartida, ya que definitivamente la actuación contra la droga es una responsabilidad común que requiere un enfoque integrado y equilibrado.

Sin embargo, como se dijo al inicio, la humanidad afronta hoy por hoy una serie de variables que alteran de manera sistemática el desarrollo, el comercio y las economías mundiales, y aspectos que como el narcotráfico y el terrorismo, entre otros, hacen peligrar la facilitación del transporte marítimo internacional. Por tal razón, merece igualmente resaltar la conexión directa que hay entre estos temas y respuestas tan positivas como, por ejemplo, las nuevas disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS); el Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias (Código PBIP), elaborado por la OMI; el "Repertorio de recomendaciones prácticas de la OMI/OIT sobre protección en los puertos, y el "Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global" de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) (Marco normativo SAFE).

⁵ La Convención de Viena del 20 de diciembre de 1988 entró en vigor el 11 de noviembre de 1990. Al mes de enero de 2006 tiene 179 Estados Parte, de los cuales 87 son signatarios.

⁶ La Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982) establece en su artículo 108:

"1. Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales. 2. Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico".

Para implantar las presentes Directrices es aconsejable conocer el contenido de estos documentos, entendiéndolos como complemento y desarrollo de los temas sobre la armonización de procedimientos, la agilización de los tramites relacionados con el transporte marítimo, la protección de la gente de mar, el personal de apoyo en tierra, las instalaciones portuarias y los buques, que tienen finalmente como objetivo contribuir al equilibrio entre facilitar y proteger.

De igual modo, vale la pena recordar que a raíz de la Conferencia Diplomática convocada por la OMI en el 2002 se adoptaron nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar, junto con el Código PBIP, con un propósito único y específico de incrementar de manera significativa la protección marítima a través del esfuerzo de los gobiernos y las empresas privadas. Las nuevas disposiciones del mencionado Código constituyen sin duda alguna una base sólida para la cooperación internacional entre los buques y las instalaciones portuarias, y permiten prevenir e identificar los actos que amenacen la seguridad del transporte marítimo. Así, el nuevo Capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP exigen que los buques, las compañías marítimas y las instalaciones portuarias cumplan sus prescripciones contribuyendo así al incremento de la seguridad y la protección marítima y, sobre todo, a salvaguardar a las personas que a bordo o en tierra participan en esta actividad.

Teniendo en cuenta que el Código permite la eficaz cooperación y entendimiento entre todos los actores que intervienen en el transporte marítimo, valga decir, autoridades, gobiernos nacionales, regionales y locales, y por supuesto capitanes, tripulaciones, pasajeros, armadores, empresarios del transporte y administraciones portuarias, se considera como un elemento más que sustenta la aplicación de las mencionadas Directrices, por cuanto la cooperación entre los diversos actores y sus responsabilidades puede contribuir a una aplicación efectiva. Es aquí entonces donde merece mencionar la amenaza que para la protección marítima supone el contrabando de drogas. Si bien el Código no menciona en ninguno de sus apartes términos como narcotráfico, drogas o narcóticos, sí se considera el tráfico ilícito de drogas como un verdadero atentado contra la protección marítima, pues basta con imaginar todo lo que existe detrás de este negocio: armas, dinero fácil, mercancías ilícitas, robos, secuestros y atentados terroristas, entre otros.

Por otro lado, el "Repertorio de recomendaciones prácticas de la OMI/OIT sobre protección en los puertos", busca integrar los aspectos de protección, seguridad y salud en los puertos y terminales. Dicho instrumento se enmarca en la labor internacional sobre protección marítima realizada por la OMI, pues presenta un método para definir puntos débiles en la protección portuaria y determinar tareas y medidas de protección encaminadas a prevenir, detectar y dar respuesta a actos ilícitos contra los puertos utilizados en el tráfico marítimo internacional, e igualmente resalta que sus recomendaciones servir de base para las eventuales acciones encaminadas a la protección de las operaciones marítimas y de los puertos destinados al tráfico nacional.

En este sentido, amplía las cuestiones relativas a la protección más allá del ámbito de las instalaciones portuarias hasta el puerto en su conjunto, entendiendo que las disposiciones del Código PBIP enumeran requisitos relacionadas únicamente con la protección del buque y la interfaz directa entre el buque y la instalación portuaria, pero manteniendo la compatibilidad con el Repertorio. Por ello se determina que la Evaluación de la protección del puerto (EPP) y el Plan de protección del puerto (PPP) deben tener en cuenta las medidas de protección implantadas en las instalaciones portuarias, para lo cual resalta la necesidad de relación entre cada una de ellas y el resto del puerto.

Destacan igualmente los temas de la formación y la sensibilización sobre la protección marítima, entendiéndolos como factores básicos para llevar a la práctica, de manera eficiente, una estrategia adecuada de protección portuaria.

En lo relativo a la integración que se busca entre el citado Repertorio y las presentes Directrices, se resalta que las medidas de protección que se implanten deben ser las tendientes a impedir la introducción fraudulenta de contrabando, medicamentos, narcóticos, otras sustancias ilegales y materiales prohibidos, con el objetivo general de mantener un nivel aceptable en todos los niveles de protección.

Las recomendaciones de este Repertorio no se limitan únicamente a la definición de los aspectos que deban ser considerados en la evaluaciones y en la implementación de las planes de protección, sino que en ellas se insta a que los Estados Miembros preparen una "declaración de política de seguridad en los puertos", la cual debería examinarse y actualizarse periódicamente para reflejar la evolución de las actividades que se desarrollen en su interior y otras actividades conexas. En esta declaración se deben especificar, entre otras, las medidas adoptadas por el Estado Miembro para promover la cooperación regional e internacional, el reconocimiento de la importancia del factor humano, la interdependencia entre la protección y la seguridad pública, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente.

Por ultimo, pero no menos importante, hay que referirse al "Marco normativo SAFE", el cual, sentando la premisa de que si bien el comercio mundial constituye la base de la prosperidad económica también es susceptible de ser utilizado con fines terroristas que podrían ocasionar trastornos a la economía global, dicta los principios y normas básicas mínimas de actuación para la OMA, proponiendo garantizar la fluidez del comercio global y facilitar la circulación de las mercancías.

El "Marco normativo SAFE" exalta la labor de las aduanas por ser importantes actores que contribuyen a la seguridad y la facilitación del comercio mundial, y resalta su importancia al desarrollar una gestión integral de la cadena logística, facilitar el comercio, aumentar la certidumbre y la predictabilidad, hacer frente a los desafíos del siglo XXI, reforzar la cooperación entre las aduanas y las empresas, e igualmente reformar la cooperación interna para mejorar las capacidades.

El "Marco normativo SAFE" ofrece un esquema determinado por cuatro elementos básicos que son plenamente complementarios de la labor de la OMI en la esfera de la facilitación del tráfico marítimo internacional. Estos son: armonizar los requisitos relativos a la información electrónica, la utilización de un enfoque coherente de análisis de riesgos en cuestiones de seguridad, la inspección de contenedores y de carga de alto riesgo destinados al exterior utilizando en la medida de lo posible métodos no intrusivos, y las ventajas que obtendrán los medios comerciales al aplicar y cumplir las normas mínimas de seguridad en la cadena logística.

El "Marco normativo SAFE" está concebido como un método de dos pilares de colaboración en los que descansan los elementos básicos antes mencionados, y mediante cuya aplicación se logran una serie de ventajas para el comercio mundial. Ambos pilares se apoyan respectivamente en la colaboración Aduanas – Aduanas y Aduanas – Empresas, y, si se fomentan de manera optima, traerán como resultados positivos el fomento del comercio mundial, una mayor protección contra el terrorismo, un aumento de la contribución de las aduanas y de los socios comerciales al bienestar económico y social de los Estados, el fortalecimiento de la

capacidad de las aduanas para detectar, procesar y despachar los envíos de alto riesgo haciendo más eficiente la gestión de las mercancías, y, por último, la eliminación de las duplicaciones y los múltiples requisitos para la presentación de informes.

Es importante por lo tanto revisar las "Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional" a la luz también del Marco Normativo de la OMA, por cuanto insiste en el tema de la facilitación y más específicamente en el concepto de cooperación y prevención, ya que se establecen criterios con arreglo a los cuales se concede a las empresas de la cadena logística un estatuto oficial como colaboradores asociados en las tareas relacionadas con la seguridad. Estos criterios se refieren a los análisis de la evaluación de riesgos, los planes de protección ajustados a los riesgos objeto de la evaluación, los planes de comunicación, las medidas para prevenir que mercancías irregulares o que carezcan de la debida documentación entren en la cadena logística internacional, la protección física de los edificios y locales utilizados como lugar para la carga o el almacenamiento, la protección de la carga y los contenedores, los medios de transporte, el control del personal y la protección de los sistemas de información.

Para finalizar, es importante tener en cuenta que a nivel mundial las mayores incautaciones de estupefacientes y un considerable porcentaje del contrabando de drogas se realizan en el medio marítimo. Por esta razón, los esfuerzos para prevenir el tráfico ilícito a bordo de todo tipo de buques y la rutina de controlar el desvío de productos químicos hacen que los riesgos se reduzcan y se eviten a toda costa situaciones difíciles para el buque, el capitán, la tripulación y la carga. Al considerar las repercusiones del tráfico ilícito de drogas en los medios de transporte comerciales, habrá que tener en cuenta tres factores importantes:

- i) El gran valor de las drogas, al entrar de contrabando en grandes cantidades, atrae a organizaciones criminales internacionales y a grupos terroristas. La posibilidad de que se presenten episodios de violencia, especialmente ataques armados en el momento de descubrir cualquier cantidad considerable de drogas, no debe pasarse por alto y, por lo tanto, será preciso tomar siempre las debidas precauciones.
- ii) El narcotraficante profesional rara vez transporta él mismo las drogas y por regla general, encuentra un cómplice que lo haga. Los marinos mercantes son contactados con frecuencia por los narcotraficantes ansiosos de llevar sus productos de los países productores a los países consumidores. Frecuentemente, los marinos no son totalmente concientes de los riesgos involucrados, que varían desde largas condenas de cárcel hasta la pena de muerte en algunos países.
- iii) No existen rutas de navegación "seguras" donde las compañías navieras tengan la plena certeza de que no haya sustancias ilícitas en su buques. Los viajes directos desde los países productores hasta los países consumidores son claramente considerados como peligrosos y reciben especial atención por parte de las autoridades aduaneras. Sin embargo, se están transportando crecientes cantidades de drogas por rutas de circuito y otras rutas, mediante la utilización de puertos en países no productores que, según los narcotraficantes, reducen el riesgo de que su mercancía sea interceptada en los países de destino.

Las Presentes Directrices facilitan asesoramiento de carácter general que puede servir de orientación a propietarios de buques, gente de mar y demás personas estrechamente relacionadas con la utilización de los buques. Su objetivo es ayudar a las compañías navieras, operadores y gestores navales, a los capitanes y a los oficiales de buques a prevenir y combatir el tráfico ilícito de drogas y a reconocer los principales síntomas de la dependencia de drogas entre la tripulación. Teniendo en cuenta estas Directrices, los propietarios de buques examinarán la posibilidad de adoptar o mejorar procedimientos encaminados a evitar delitos de narcotráfico y el desvío de productos químicos a bordo de sus buques. Tales procedimientos tendrán que variar forzosamente de unos buques a otros, en función del tipo de buque, de la carga, y de las rutas que cubran sus servicios.

El transporte marítimo es vulnerable al tráfico de drogas en dos frentes. En primer lugar, la amenaza de que la droga se oculte en los buques hace que los esfuerzos de las autoridades competentes de cada Estado para imponer la ley retrasen la salida de los buques, especialmente los de carga. En segundo lugar, el posible consumo de drogas por parte de la tripulación, amenaza la seguridad del buque.

La manera primordial y básica de crear un frente común contra el narcotráfico y la dependencia a las drogas que se puede presentar en los buques y su tripulación es la educación, la capacitación, la adecuada selección del personal y una asistencia al personal de los buques. Sin lo anterior, es imposible crear conciencia en la tripulación y lograr un compromiso real con la compañía y con el buque que asegure la transparencia y limpieza en las actividades que el buque desarrolle.

Finalmente, es importante resaltar la valiosísima información recogida de las completas paginas de Internet y documentos escritos, tanto de la Junta Internacional de Fiscalización Internacional de Estupefacientes, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, la Organización Internacional de la Policía Criminal, la Unión Europea, la Organización de Estados Americanos y las memorias de los Cursos Interamericanos sobre seguridad portuaria auspiciados por la esta última, las cuales fueron materia básica para la elaboración de las presentes Directrices.

CAPÍTULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS Y DE SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

La prevención constituye uno de los aspectos más importantes en relación con el tema del tráfico ilícito de drogas, pues deberá involucrar a todos aquellos que integran el sector marítimo, con el fin de que se adquiriera una mayor conciencia de la magnitud del problema mundial del tráfico ilícito de drogas, y se estimule a participar en los esfuerzos de ámbito internacional para detectar y suprimir el tráfico de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas.

Igualmente, parte de la prevención es acrecentar los planes de seguridad y protección en los sitios de embarque, puertos, instalaciones portuarias y buques, y, por otro lado, mantener una acción concertada entre las autoridades públicas presentes en el puerto, en especial en aquellas que están directamente relacionales con la interfaz buque – puerto, aspecto en el que cobra aún más sentido el espíritu de facilitación, cooperación y capacitación que debe estar presente en la relación entre éstas autoridades, las empresas navieras y la tripulación, que tendrá como óptimo resultado general un puerto protegido y, en particular, un mejor control del tráfico ilícito.

Sin embargo, es preciso que exista un equilibrio entre el control y la facilitación, pues el exceso de control podría menoscabar el desarrollo normal del comercio internacional de cargas legítimas, causando demoras innecesarias tanto a los buques como a las instalaciones portuarias, y la ausencia de control acarrearía un aumento del narcotráfico.)

1 PROCEDIMIENTOS DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

1.1 Medidas de los funcionarios de las Autoridades competentes

Los funcionarios de las Autoridades competentes tienen ciertos deberes que cumplir con respecto a todos los buques procedentes de países extranjeros, y con destino a los mismos, y normalmente tratan de establecer una cooperación amistosa con los oficiales y marineros. Su formación deberá prepararlos para respetar el buque como el hogar del marino y reconocer que los tripulantes desean realizar su trabajo sin intromisiones y sin que la vida a bordo sea perturbada más de lo necesario.

Es importante que los funcionarios de las Autoridades competentes reciban toda la cooperación e información que cualquier tripulante les pueda prestar para erradicar el tráfico de drogas. La información facilitada se tratará con la máxima confidencialidad y se investigará sin demora.

Algunas Autoridades del Estado ribereño están autorizadas por la ley para subir a bordo⁷, sin permiso del Estado de abanderamiento, de todo buque que no tenga inmunidad soberana dentro de sus puertos o mientras transiten o permanezcan en su mar territorial, registrar y examinar cualquier parte del mismo, así como abrir espacios o contenedores cerrados en los que se sospeche pueda haber contrabando, estén o no estén disponibles las llaves de los mismos. Algunas Autoridades también estarán autorizadas a poner en práctica, en la zona adyacente, el control necesario para evitar, entre otras cosas, cualquier infracción de las disposiciones aduaneras, leyes y reglamentaciones de cada país. Las Autoridades del Estado ribereño también podrán estar autorizadas para subir a bordo y registrar, con el permiso del Estado de abanderamiento, buques de pabellón extranjero sospechosos que se hallen mar adentro de la zona adyacente/mar territorial.

Entre las preguntas planteadas acerca de las medidas que pueden tomar los funcionarios de las Autoridades competentes respecto del buque, cabe destacar las siguientes:

¿Pueden los funcionarios de las Autoridades competentes subir a bordo del buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se dispone que cualquier funcionario de las Autoridades competentes pueda subir al buque en todo momento, mientras éste se encuentre dentro de los límites de un puerto o en las aguas territoriales. La invocación de los planes de protección de los buques no debe ser un argumento para que las autoridades públicas competentes puedan acceder al buque o algún sitio del mismo.

⁷ Véase Circular MSC/Circ.1156: Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.)

¿Pueden los funcionarios de las Autoridades competentes registrar el buque?

En la mayor parte de las legislaciones nacionales se autoriza a determinados funcionarios de las Autoridades competentes a registrar cualquier parte del buque. También se les autoriza, por ley, a permanecer a bordo del buque mientras se efectúen los registros necesarios. Es posible que en ciertas zonas del buque (por ejemplo, los espacios de carga, los espacios de carga inertizados, etc..) se precise asesoramiento o ayuda de la tripulación, o que sea necesario utilizar indumentaria o equipo especial para llevar a cabo un registro. Los funcionarios de las Autoridades competentes deberán ser informados de la existencia de tales zonas dentro del buque. Tales funcionarios deberán respetar la obligación de dar cumplimiento a las prescripciones del plan de protección del buque, en tanto éstas no impidan que desarrollen sus cometidos operacionales o contravengan sus derechos de acceso de conformidad con las leyes.

¿Pueden los funcionarios de las Autoridades competentes apresarse un buque cuando se encuentren en él sustancias ilícitas?

En virtud de determinadas legislaciones nacionales, ciertos buques utilizados para el transporte de mercancías que puedan ser objeto de decomiso también pueden ser apresados con arreglo a la reglamentación correspondiente. Se podrán imponer sanciones al buque cuyos oficiales responsables, es decir, el capitán, los oficiales y maquinistas, gestor naviero o el propietario, estén involucrados, ya sea por sus propios actos o por negligencia en la adopción de precauciones razonables para evitar que algún tripulante bajo su supervisión se dedique al tráfico ilícito de drogas.

¿Se debe proporcionar una plancha de desembarco adecuada para el acceso al buque?

En la mayor parte de las legislaciones se exige que los funcionarios de las Autoridades competentes tengan un medio de acceso seguro para entrar y salir del buque. Los requerimientos de los funcionarios de las Autoridades competentes deberán atenderse de inmediato, siempre que sean razonables teniendo en cuenta las circunstancias.

¿Qué poder tiene el funcionario de la Autoridad competente al efectuar el registro del buque?

La legislación puede permitir, con sujeción a las facultades de cada autoridad en el marco de la legislación nacional, que el funcionario de la Autoridad competente tenga libre acceso a todas las partes del buque y de su carga. Adicionalmente dicho funcionario podrá:

- .1 marcar o hacer marcar cualquier mercancía antes de su embarco;
- .2 guardar bajo llave, precintar o dejar en lugar seguro cualquier mercancía transportada en el buque o que se encuentre en algún otro lugar o en algún contenedor; y
- .3 abrir por la fuerza cualquier lugar o contenedor que este cerrado si las llaves son retenidas o no están disponibles.

Tales funcionarios tendrán autoridad para:

- .1 subir a bordo y registrar buques cuando estas medidas sean necesarias para suprimir el narcotráfico por mar; y
- .2 detener a todo infractor e imponer sanciones y multas, así como expedir órdenes de detención, a menos que en la legislación del país en cuestión se disponga otra cosa.

Cuando los funcionarios de las Autoridades competentes entablen un proceso judicial, se podrá considerar que el capitán y demás partes son responsables desde el punto de vista jurídico con arreglo a la legislación nacional pertinente.

1.2 Información sobre la tripulación

Se podrá pedir a los capitanes de buques que satisfagan toda solicitud razonable de la Autoridad competente en relación con la información importante que pueda estar disponible acerca de uno o varios tripulantes. Aunque pueda haber responsabilidad penal, la cooperación y el valor de la información facilitada por el capitán podrían ser factores para mitigar la responsabilidad del buque.

A la llegada del buque, los funcionarios de la Autoridad competente deberán ser notificados cuando sea factible, en el caso de que uno o varios miembros de la tripulación hubieran abandonado el buque, o entrado en él, en ese puerto. Es importante tener en cuenta que antes de la visita de libre plática ningún tripulante debería abandonar el buque.

Se facilitará a los funcionarios de las Autoridades competentes, información sobre la carga y la tripulación antes de la llegada del buque⁸.

EN NINGUNA CIRCUNSTANCIA LOS FUNCIONARIOS DE LAS AUTORIDADES PUBLICAS COMPETENTES DEBERÁN ABUSAR DE LOS PODERES OTORGADOS POR LAS LEGISLACIONES QUE RIGEN SUS FUNCIONES. TODO CASO DE FALTA DE INTEGRIDAD POR PARTE DE TALES FUNCIONARIOS EN CUALQUIER PARTE DEL MUNDO DEBERÁ SER NOTIFICADO A LAS AUTORIDADES NACIONALES Y A LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO.

Previa solicitud, las Autoridades competentes notificarán a los propietarios de buques y capitanes cuáles son los puertos de alto riesgo. Tales Autoridades deberán designar puntos de contacto específicos en los puertos a fin de informar sobre incidentes relacionados con las drogas.

⁸ Véase Circular MSC/Circ.1130: Orientaciones para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto.

1.3 Actuación de las Compañías

Siempre que sea factible, las Compañías deberán estar dispuestas para prestar asistencia a las Autoridades competentes facilitando la información apropiada en relación con los métodos de registro del tipo de buques que utilice la Compañía.

Los pormenores, inclusive planos, de cualquier reciente reparación estructural, remodelación o reforma importante del buque (en el interior o el exterior) deberán ponerse a disposición en caso de que sean requeridos por las Autoridades competentes.

Las Compañías normalmente deberán permitir que las Autoridades competentes tengan acceso a la información comercial sobre los buques y su carga, especialmente la relativa a los cambios de destino, de consignatario, etc.

Las Compañías deberán colaborar en la formación de los funcionarios de las Autoridades competentes por lo que respecta a la utilización de los sistemas de información relativos a la ruta de los contenedores y a la carga, así como permitir que las Autoridades competentes tengan el debido acceso a tales sistemas.

1.4 Protección de la carga

Las compañías, al elaborar los procedimientos sobre manipulación de la carga en los planes de protección de sus buques, deberán solicitar a las Autoridades competentes que les faciliten información y asesoramiento experto para su personal responsable de la seguridad, de la manipulación de la carga y de la documentación, con el fin de capacitarlo para reconocer y notificar los casos en que las circunstancias den lugar a sospechas, tales como discrepancia en el peso, desapariciones, incongruencias en el pago, en la elaboración de fardos, en la ruta, anomalías en la documentación o cualquier otro tipo de discrepancia.

Los planes y procedimientos deberán incluir la obligación de notificar a las autoridades competentes cualquier violación de las medidas de protección o cualquier inquietud respecto a la protección de la carga.

1.5 Protección en la instalación portuaria

En las instalaciones portuarias y lugares abarcados por los planes aprobados de protección de las instalaciones portuarias, los procedimientos en materia de protección se deberán implantar de conformidad con las disposiciones del Código PBIP. En las instalaciones portuarias y otros lugares, por ejemplo, las plataformas fijas y las flotantes, que no estén abarcadas por planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados por el Gobierno Contratante de que se trate, se implantarán las medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques que arriben a las mismas, de conformidad con la resolución 7 de la Conferencia SOLAS 2002, sobre "Adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974". Entre estas medidas pueden figurar las siguientes:

- .1 El control del acceso de vehículos privados a los depósitos de carga y a los servicios de embarque.
- .2 Poseer una lista de todos los vehículos y personas que tengan un acceso autorizado periódico a los depósitos de carga y a los servicios portuarios y poner dicha lista a disposición de las Autoridades competentes.
- .3 Limitar el estacionamiento de todos los vehículos a una zona designada que se encuentre alejada de las zonas activas de carga de los buques.
- .4 A todo vehículo autorizado para entrar en un momento determinado en los depósitos de carga o servicios de embarque se le deberá expedir un pase fechado, y podrá estacionar únicamente en las zonas designadas. Los números del pase deberán ser registrados y puestos a disposición de las Autoridades competentes, cuando se exija.
- .5 Cuando la instalación portuaria o el buque dispongan de sistemas de seguridad electrónicos, tales como televisión en circuito cerrado en las zonas de manipulación o embarque de la carga, estos sistemas deberán ser puestos a disposición de las Autoridades competentes, si así lo solicitan.
- .6 El acceso a las zonas de carga y al buque únicamente se permitirá al personal y a los vehículos autorizados que muestren la identificación correcta.
- .7 Todas estas previsiones y actuaciones deberán, en la medida de lo posible, estar armonizadas con las medidas pertinentes del plan de protección del buque.

1.6 Protección en general

El oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección del buque deben examinar periódicamente las medidas de control y protección existentes en los puertos de escala y tomar las medidas encaminadas a notificarlas al oficial de protección de la instalación portuaria y/o a la autoridad competente del puerto en cuestión. Dicho examen deberá centrarse específicamente en las medidas concebidas para restringir el acceso al buque, a los servicios y a los cargamentos, por parte de personas, cargas o provisiones no autorizadas.

El oficial de la compañía para la protección marítima deberá notificar a las Autoridades competentes si los empleados descubren bultos sospechosos o carga injustificada en el buque o fuera de él. Tales bultos sospechosos deberán mantenerse en observación mientras se notifica a las Autoridades competentes.

El oficial de la compañía para la protección marítima deberá enviar a los buques y a los servicios de embarque, información relativa a la descripción de las sanciones y/o medidas internas aplicadas a los empleados en los casos confirmados de tráfico y abuso de drogas, haciendo referencia, en términos generales, a las severas sanciones impuestas por las Autoridades competentes de todo el mundo en materia de delitos relacionados con drogas.

La Compañía deberá facilitar a las Autoridades competentes información sobre las compañías de estibadores que prestan servicios a sus buques en los respectivos puertos, e identificar a las compañías que proveen servicios relacionados con los buques.

La Compañía deberá tomar, en la medida de lo posible, todas las precauciones necesarias al contratar nuevos empleados que vayan a trabajar en sus buques, con el fin de verificar que nadie haya sido condenado por narcotráfico o tenga antecedentes relacionados con el abuso de drogas.

1.7 Protección del personal

El oficial de la compañía para la protección marítima y, cuando proceda, el oficial de protección del buque deberán permitir que únicamente los empleados autorizados y debidamente identificados se ocupen de la información relacionada con las operaciones de carga o del buque.

El oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección del buque deberán participar con las Autoridades competentes en la formación de su personal para que éste sea capaz de determinar los casos en que las excepciones a las prácticas comerciales normales puedan sugerir la posibilidad de un delito relacionado con drogas.

El personal pertinente de las Compañías deberá estar capacitado para reconocer las señales que indiquen que un empleado pueda ser capaz de cometer delitos relacionados con drogas y para conocer las medidas que deban tomarse en caso de que surjan sospechas.

1.8 Generalidades

La Compañía deberá proveer puntos de contacto locales, claramente identificados y de fácil acceso, para todos los asuntos que presenten un interés jurídico para las Autoridades competentes, tales como registros de carga, reservas de pasajeros, rutas de la carga, información sobre los empleados, etc.

Las Compañías deberán comunicar a todos los empleados o agentes que participen en las operaciones del buque o de la carga, tanto en tierra como a bordo, el contenido de estos asuntos y darles instrucciones para su cumplimiento si se ajustan a las normas de la Compañía.

Las Compañías deberán estimular un intercambio de información permanente y abierto con las Autoridades competentes.

Las Compañías y las Autoridades competentes, junto con los demás organismos que participan en las transacciones comerciales, deberán intercambiar opiniones a intervalos regulares, tanto a nivel local como nacional, sobre los asuntos de interés mutuo.

Las Compañías tratarán de obtener asesoramiento de las Autoridades competentes por lo que respecta a la provisión de la adecuada asistencia y del material pedagógico necesario de modo que el oficial de la compañía para la protección marítima o el oficial de protección del buque:

- .1 incluya en la Evaluación de protección de sus buques el tráfico ilícito de drogas, como una amenaza;

- .2 elabore procedimientos en los planes de protección de los buques que eviten el tráfico ilícito de drogas; y
- .3 ponga en práctica estos planes.

Las Compañías tratarán de impartir formación a su personal, tanto en tierra como a bordo, con respecto a los peligros del abuso de drogas y a los métodos de identificación de las sustancias ilícitas.

2 POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES

Los procedimientos necesarios para evitar el ocultamiento de drogas a bordo de los buques dependen claramente del nivel y naturaleza del riesgo presente. Los transportistas necesitan evaluar dicha amenaza y determinar su vulnerabilidad.

Entre los factores que habrá que tener en cuenta cabe destacar:

- .1 los puertos de escala y las rutas que siga el buque;
- .2 la procedencia y el destino de la carga;
- .3 el nivel de control ejercido en las instalaciones portuarias y los servicios costeros,
- .4 el grado de control ejercido en relación con acceso al buque, y
- .5 la vulnerabilidad de la tripulación a la presión ejercida por los narcotraficantes.

En la actualidad, los traficantes utilizan una gran variedad de rutas, transbordando con frecuencia la carga varias veces hasta que su país de origen quede en la más absoluta oscuridad. Son pocos los puertos que hoy día se pueden considerar seguros en relación con los intentos de introducir drogas y otras sustancias ilícitas a bordo, aunque los puertos de los países productores siguen siendo los que presentan un mayor riesgo para los buques.

El peligro estriba en que los buques pueden ser utilizados como medios para transportar drogas:

- .1 en automóviles, vehículos de carga, remolques, etc.;
- .2 por las personas que visitan el buque;
- .3 en maletas colocadas en los carritos de equipaje;
- .4 en las provisiones del buque;
- .5 por el personal de subcontratación (por ejemplo, cuadrillas de limpieza o de reparación);
- .6 como parte de los efectos personales de la tripulación;

- .7 ocultas en la maquinaria o en el casco del buque; y
- .8 en la carga o en la estructura de los contenedores de carga o en el embalaje/envase de la misma.

En tales casos, los traficantes pueden tener la ayuda inconsciente de personas inocentes. Por consiguiente, el tráfico ilícito a bordo de buques mercantes puede ser llevado a cabo de las maneras indicadas a continuación.

2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque

El traficante puede subir al buque, ocultar un paquete y desembarcar antes de que pueda ser descubierto.

2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque

El traficante puede utilizar algún medio conveniente para ocultar su paquete ilícito e introducirlo a bordo (por ejemplo, entre la carga, entre embalajes/envases o contenedores, entre algún objeto de un pasajero o entre el equipaje de la tripulación, entre una caja de provisiones frescas, o en una caja de repuestos). Por lo general, este método hace que todo el riesgo de detección recaiga en una tercera persona inocente.

2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque

En este caso se necesita la intervención de uno o varios tripulantes o miembros del personal de tierra. Por ejemplo: operador de grúa y tripulante dentro de la ciudadela durante las operaciones de carga y descarga.

2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

Se pueden transportar grandes cantidades de drogas utilizando buzos que lleguen al casco del buque, desde otra embarcación o nadando bajo la superficie, y coloquen un bulto en el casco, en orificios de entrada, admisión en los soportes de hélice o en mecanismos del timón. Tales intentos requieren un conocimiento y una pericia técnicos considerables y solo lo llevan a cabo los más sofisticados traficantes. Esta forma de tráfico ilícito es más probable en áreas de producción de droga, que también son las zonas que entrañan mayor riesgo.

3 FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS EN LO QUE RESPECTA A LA PROTECCIÓN INTEGRAL DEL BUQUE

La responsabilidad general de la protección del buque y de las personas que se encuentren a bordo recae en el capitán. A cualquier organización le resulta difícil garantizar una absoluta protección en toda circunstancia, debido a consideraciones comerciales, tales como la necesidad de continuar funcionando y el costo de dicha medida, lo cual debe tenerse en cuenta. Las medidas de protección obligan inevitablemente a llegar a una solución intermedia entre lo que es deseable y lo que es practicable según las circunstancias.

Las medidas de protección, sin embargo, deben estar directamente relacionadas con el nivel y la naturaleza del riesgo de tráfico ilícito de drogas en un determinado lugar. El riesgo en los puertos visitados por buques debe ser examinado periódicamente, tanto por la compañía como por el capitán y adoptarse, por tanto, las medidas de seguridad que sean convenientes.

Una buena protección implica la disponibilidad inmediata para aceptar que los riesgos existen incluso quizás entre los empleados, siendo preciso adoptar las medidas pertinentes para contrarrestar tales riesgos.

Las Compañías, a través del oficial de la compañía para la protección marítima, deberán considerar:

3.1 Enseñanza y formación de la tripulación

Si bien la responsabilidad en el ámbito de la seguridad recae en toda la tripulación, sus miembros serán probablemente más conscientes y vigilantes si se les explican los principios de la protección y los riesgos de verse implicados en el tráfico y abuso de drogas. Un programa continuo de formación y enseñanza podría complementar que se adopten las medidas para salvaguardar la protección integral del buque.

Todos los miembros de la tripulación, según su nivel y funciones, deberán recibir formación adecuada de conformidad con las disposiciones del Código PBIP, el Convenio de Formación y las circulares pertinentes publicadas por la Organización.

Esta formación debe incluir llevar a cabo ejercicios y prácticas a intervalos apropiados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso.

3.2 Coordinación entre las Autoridades competentes del puerto y la Compañía

Es esencial mantener una buena comunicación y coordinación con las Autoridades competentes del Puerto en los puertos regulares de escala, para disponer así de "inteligencia" local, contactos, orientación y asistencia en todo lo relacionado con la determinación de la amenaza. Este contacto y comunicación en los puertos lo hacen el oficial de protección del buque o el oficial de la compañía para la protección marítima.

3.3 Conciencia del riesgo de tráfico ilícito

La amenaza del tráfico ilícito de drogas varía en cada puerto del mundo, por lo tanto la Compañía necesita considerar la amenaza en relación con cada puerto de escala. El personal en tierra de la Compañía en cada puerto deberá ser informado del riesgo y de la forma en que puede ayudar a combatirlo. Tales revisiones se realizarán en colaboración con las Autoridades Públicas de los puertos en los dos puntos del itinerario comercial del buque.

3.4 Examen de la protección del buque

A la luz de la evaluación efectuada por el transportista sobre la amenaza contra sus operaciones, se debe llevar a cabo una revisión permanente tanto de la Evaluación como de las medidas del plan de protección en vigor en ese momento, pues ésta podría revelar áreas donde sea necesario tomar medidas adicionales.

3.5 Personal disponible para la protección del buque

El personal de la Compañía, tanto a bordo como en tierra, es vital para el funcionamiento de un buen sistema de protección, esté o no asignado directamente a estos efectos.

Por regla general, los narcotraficantes llevan a cabo un reconocimiento de las posibles oportunidades de tráfico ilícito que se presentan en cualquier tipo de operación que estén planeando. Una embarcación provista de inadecuados medios de protección o que transporte una carga mezclada tiene mayor probabilidad de ser escogida que un buque bien protegido que aleje a los traficantes por sus visibles medios de protección. Un buque cuya tripulación esté alerta y vigilante tiene menos posibilidades de ser seleccionado para esconder el contrabando que uno con una tripulación cuyos procedimientos de protección no sean extensos ni se cumplan cabalmente. Es, en consecuencia, de gran importancia que las medidas de protección den la impresión de ser efectivas en todo momento.

El hecho que más disuade a un posible traficante es que el personal de a bordo y el destacado en tierra sean conscientes claramente de la amenaza de tráfico ilícito.

3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores

Se deberá instar a las Compañías, a que colaboren con las Autoridades competentes en el puerto, compartiendo información que pueda resultar de utilidad para determinar el "perfil de sospecha sobre contenedores". En este sentido, convendría proceder a un análisis sistemático de criterios tales como empresas destinatarias, propietarios, procedencia, historia del tipo de mercado, tradición, forma de pago, puertos de escala, etc., de conformidad con el Marco normativo SAFE.

Recuerde:

IMPIDIENDO QUE LA DROGA SE INTRODUZCA A BORDO SE EVITA QUE PUEDA SER TRANSPORTADA INADVERTIDAMENTE. LA CUESTIÓN CLAVE ES, POR TANTO, EL CONTROL DEL ACCESO AL BUQUE Y A LA CARGA.

4 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA PROTECCIÓN INTEGRAL DEL BUQUE

4.1 Protección de los servicios en tierra

Las medidas y los procedimientos de protección reducen la vulnerabilidad en la prestación del servicio. El nivel de protección establecido por el Gobierno Contratante tendrá una importante influencia en el número y tipo de medidas y procedimientos de protección exigidos. La presencia, o ausencia, de medidas de protección efectivas en tierra es uno de los principales factores que determinan la necesidad de adoptar medidas de protección adicionales a bordo del buque.

4.2 Protección a bordo del buque

El capitán es el responsable de la seguridad y la protección del buque. Se deberán poner en práctica medidas adicionales de protección para combatir los riesgos, cuando ello lo justifique. Una tripulación adecuadamente formada está, *per se*, en condiciones de corregir cualquier fallo en la protección. La primera línea de defensa consiste en mantener la integridad del buque. Dicha integridad podría quedar seriamente comprometida si los miembros de la tripulación u otros empleados de la Compañía resultan implicados en el narcotráfico.

4.2.1 Control del acceso al buque e identificación

La principal tarea a la que se enfrenta el posible traficante que busca ocultar paquetes a bordo del buque es ganar acceso mediante infiltración. En consecuencia, en el plan de protección del buque deben contemplarse las medidas de protección necesarias encaminadas a evitar ese riesgo. En cada caso, los mejores métodos para disuadir del acceso no autorizado y evitar tal acceso son que la tripulación esté vigilante y controle la entrada al buque.

El casco del buque constituye un límite claro y fácilmente definido. La protección de este límite crea una disuasión física y psicológica para las personas que intenten entrar sin autorización. Las medidas adoptadas para protegerlo demoran la intrusión, permitiendo que la tripulación y los guardias de seguridad detecten y, si es necesario, capturen a los intrusos. Estas medidas permiten asimismo al personal y a los vehículos entrar al buque por lugares designados y fácilmente identificables

4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto

Cuando proceda, además de las medidas de protección adecuadas de conformidad con el nivel de protección fijado, y al objeto de evitar de forma satisfactoria que se introduzcan drogas ilícitas a bordo, deberían adoptarse otras medidas para evitar el contrabando de drogas, por ejemplo, cuando sea preciso, tal vez haya que interceptar y abrir en la cubierta principal las redes para elevar la carga antes de bajarlas a la bodega, con el fin de inspeccionarlas, ya que es frecuente que se envuelvan las drogas e insumos o precursores en dichas redes de carga y de esta forma introducirlos a bordo evitando su detección.

4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes

Además de las recomendaciones facilitadas en la circular MSC/Circ.1112 sobre el permiso de tierra y el acceso a los buques en virtud del Código PBIP y la circular MSC/Circ.1156 que contiene orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en caso de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, en el caso de que se autorice el acceso a bordo de personas que no sean de la tripulación, deberán tenerse en cuenta las siguientes prevenciones:

- .1 se podrá autorizar el acceso a dependencias específicas, pero no a zonas restringidas, cámaras de maquinas, bodegas, pañoles, etc.;
- .2 deberá revisarse todo paquete o valija que sea introducido a bordo del buque o retirado del mismo;
- .3 cuando el personal de tierra se encuentre trabajando a bordo, ya sea en mantenimiento, carga, descarga, estiba o desestiba del buque, etc., el oficial de protección del buque deberá verificar que se controla el acceso a zonas restringidas y no autorizadas; y
- .4 se deberá controlar el acceso a la escala o a la plancha de desembarco mientras el buque permanezca en la instalación portuaria.

4.3 Precauciones generales en los buques

Además de los procedimientos de protección adecuados de conformidad con el nivel de protección fijado, deberán adoptarse otras precauciones en las zonas donde haya riesgo de que se almacenen drogas, como por ejemplo establecer zonas restringidas a bordo de los buques (como podrían ser el puente, la cámara de maquinas, el cuarto de radio, etc.). El cierre bajo llave del pañol de pertrechos, de los camarotes y de los puntos de acceso internos, que no se utilicen durante las escalas, constituye una precaución obvia. El oficial de protección del buque deberá controlar la utilización, el número y la distribución de las llaves maestras de los buques. Las medidas correctivas deben ser proyectadas con anticipación en caso de que la seguridad se vea comprometida por el mal uso o la pérdida de las llaves. Conviene observar las siguientes medidas para proteger el límite natural creado por el casco del buque:

- .1 debe procurarse que los puntos de acceso al buque sean mínimos; lo ideal sería que el buque solo tuviera una plancha de desembarco, una rampa o una escalera de tambucho. Cuando la reglamentación exija una segunda escala de emergencia, se debe considerar la posibilidad de mantenerla enrollada o alejada del agua;
- .2 si el riesgo lo justifica, los puntos de acceso deberán estar controlados. En algunas circunstancias pueden requerirse dos miembros de la tripulación o bien el personal de seguridad suplementario. Estas personas deberán conocer en detalle sus funciones y las medidas que deben tomar cuando ocurre un incidente o en caso de emergencia. Debe suministrárseles una linterna, medios para pedir ayuda y equipos de comunicación para estar en contacto con el oficial de servicio. En aras de la discreción respecto de las comunicaciones por radio, en cada punto de

acceso se debe disponer de servicios de línea directa, u otros medios fiables, para que el personal de operaciones o de seguridad se comuniquen con el oficial de protección de la instalación portuaria en caso de que se necesite ayuda;

- .3 el personal encargado de la plancha de desembarco deberá mantener una lista de los miembros de la tripulación, de los oficiales de tierra y de los visitantes esperados. Las alarmas y los dispositivos de seguridad pueden ser apropiados en ciertos puertos, como complemento de los guardias y las patrullas. Es muy importante que haya una respuesta inmediata y apropiada a las alarmas para que estas sean efectivas;
- .4 los bultos, las piezas de respeto y las provisiones deberán ser cuidadosamente examinadas cuando vayan a subir a bordo; y
- .5 en el caso de que resulte poco práctico revisar cada artículo, se deberán efectuar registros frecuentes y exhaustivos, sin previo aviso. Los artículos enviados a tierra para su reparación, inspección o reposición, tales como los extintores de incendios, los cilindros de gas, etc., deberán ser cuidadosamente examinados a su regreso al buque.

En zonas de alto riesgo o en niveles de protección 2 ó 3 podrá ser necesario registrar y fotografiar a las personas que vayan a visitar el buque, acompañarlos mientras se encuentren a bordo o incluso prohibirles la entrada al buque.

Los empleados de los servicios costeros, los vendedores y los funcionarios asignados para hacer cumplir las leyes y otras personas cuyos deberes les exigen subir al buque, habrán de identificarse y mostrar una identificación adecuada. Se prohibirá la entrada a las personas que se nieguen a presentar sus documentos de seguridad en alguno de los puntos de acceso al buque, y se dará parte al oficial de protección de la instalación portuaria y a las Autoridades competentes del puerto. Si es necesario, se llamará a un oficial responsable para que confirme la identidad de esas personas. Los desconocidos deberán ser interrogados.

Los visitantes inesperados podrán embarcar solo una vez y se les vigilará permanentemente desde el otro lado del buque.

Los compartimientos vulnerables o poco utilizados, al igual que los espacios de máquinas no vigilados, habrán de mantenerse cerrados bajo llave, en especial en los puertos de alto riesgo, y los vigilantes deberán hacer inspecciones al azar para comprobar si hay señales sospechosas. También se debe proceder a retirar toda señal que identifique las puertas de tales compartimientos.

La decisión de mantener cerrados algunos espacios durante la estadía en puerto deberá tener en cuenta los aspectos básicos de seguridad.

Todo objeto inesperado o bulto dejado en lugares inusitados deberá levantar la sospecha de los miembros de la tripulación, los cuales deberán negarse a aceptar bultos de extraños y ser conscientes de que en bultos aparentemente inocentes se pueden introducir drogas.

Para evitar que esto ocurra, las cajas que se hayan sometido a registro podrán ser marcadas con cinta de colores para su identificación específica, o amarrarse automáticamente con cintas de polipropileno.

Se deberá mantener bajo vigilancia toda embarcación pequeña que se encuentre cerca del buque y, en las horas de la noche, mantenerlas iluminadas si es posible.

En alta mar, si existe alguna duda respecto de la identidad o el propósito de una embarcación que esté tratando de llamar la atención, no se deberá dar respuesta. Además, cuando las circunstancias lo justifiquen y las condiciones de seguridad lo permitan, un buque deberá incrementar su velocidad y/o apagar las luces de navegación y aumentar las de cubierta. Se debe tratar de identificar o de fotografiar a toda embarcación que se esté comportando de manera extraña y se informará de inmediato a las Autoridades competentes del puerto más cercano por el medio más rápido posible. Es preciso prestar especial atención en aguas angostas y durante las horas de oscuridad, en las que resulta más fácil efectuar una aproximación subrepticia.

4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque

4.4.1 Iluminación

Mientras el buque se encuentre en puerto, anclado o en la ruta, la cubierta y los costados pueden iluminarse durante los periodos de oscuridad y de visibilidad reducida, aunque hay que tener cuidado de no interferir con las luces necesarias para la seguridad de la navegación.

Se dispondrán las luces para que iluminen zonas específicas de forma permanente durante las horas de oscuridad o de visibilidad reducida. En algunas circunstancias, puede ser preferible utilizar tales sistemas de iluminación sólo como respuesta a una alarma.

Podrá utilizarse iluminación intensiva para complementar el sistema primario en forma de proyectores portátiles o fijos. Cuando sea necesario, se podrán utilizar reflectores para iluminar a personas sospechosas, vehículos o embarcaciones que se acerquen al buque.

4.4.2 Vigilancia desde el buque

Se debe mantener una buena vigilancia desde la cubierta, para detectar burbujas, buzos, residuos flotantes (que pueden ocultar a uno o varios nadadores) o pequeñas embarcaciones. Las embarcaciones que se acerquen deben ser interrogadas y, si no se identifican, debe prohibírseles que sigan su marcha al lado del buque.

4.4.3 Búsqueda por debajo de la línea de flotación

Si se considera probable que se haya fijado un dispositivo en la parte exterior del casco por debajo de las líneas de flotación, convendrá llevar a cabo una búsqueda con el fin de localizar el dispositivo, aunque no para desalojarlo. Para ello es preciso contar con personal calificado y se puede requerir su ayuda a través de las Autoridades competentes del puerto.

4.5 Control del personal

Los pasajeros, los miembros de la tripulación y los demás empleados de la Compañía que se encuentran a bordo para despachar asuntos legítimos tienen claramente una mayor oportunidad de eludir las medidas de control de acceso, si se proponen hacerlo. Su potencial para implicarse en actividades ilícitas no puede descartarse al evaluar la vulnerabilidad de un buque para ser utilizado en el transporte de drogas.

En consecuencia, cuando la amenaza lo justifique, deben tomarse todas las precauciones razonables y legales para verificar los antecedentes y la integridad de los empleados, en especial los de los posibles nuevos miembros del personal. Se deben pedir referencias de los anteriores empleadores. Los despidos de empleos anteriores y los frecuentes cambios de empleo deben ser explicados.

Al evaluar la posibilidad de que los empleados cedan ante las presiones del narcotráfico, se deberán tener en cuenta los puntos siguientes:

- .1 ¿existe alguna política antidrogas por parte de la administración y tiene el personal conocimiento de ello?
- .2 ¿existe algún programa de sensibilización y educación acerca de las drogas y a los empleados se les estimula a cooperar?
- .3 ¿todos los empleados con acceso autorizado al buque o a la carga llevan insignias de identificación?
- .4 ¿todos los empleados saben qué hacer y a quien dirigirse si encuentran un paquete o bulto sospechoso?
- .5 ¿todos los empleados saben qué hacer en caso de que tengan sospechas acerca de la carga, los clientes o sus colegas?
- .6 ¿alguno de los empleados ha mostrado indicios de estar relacionado con drogas, tales como cambios en su apariencia, comportamiento ó carácter, solicitudes frecuentes de traslado o deseo de ser asignado a un buque determinado, a una carga o a una estación de trabajo particulares?

4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de drogas

Los empleados, la tripulación y los pasajeros pueden verse implicados en el tráfico de drogas ya sea a título personal o como parte de una conspiración organizada.

4.6.1 Individualmente

La experiencia indica que los oficiales y la administración rara vez participan a título individual en este tipo de actividad. Dado que es difícil para un miembro de la tripulación y más aun para un pasajero estar seguro de poder tener acceso a la carga, ya sea al embarcar o descargar, los contrabandistas que transportan drogas a título individual utilizan, por regla general, la zona de alojamiento o de trabajo de la tripulación involucrada. Sin embargo, es

posible que estas personas se esfuercen en ocultar las sustancias ilícitas en una zona que no implique directamente al interesado, caso de descubrirse tales sustancias.

4.6.2 Confabulación organizada

Estas confabulaciones pueden involucrar, en ocasiones, a varios o a todos los miembros de la tripulación, incluyendo a los oficiales del buque, personal de la instalación portuaria y a la administración del puerto. Con el conocimiento interno del calendario de programación del buque, de sus rutas, de la rutina de a bordo, de los sistemas de información sobre la carga y de los procedimientos aduaneros, se pueden transportar grandes cantidades de droga y poner en práctica técnicas de ocultamiento altamente sofisticadas, dado que se ha dispuesto de tiempo para preparar el escondite y ocultar el producto. Otros lugares de ocultamiento que pueden necesitar una confabulación organizada son los tanques de combustible, la maquinaria de la cámara de máquinas y los conductos o tuberías del buque.

5 DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

5.1 Registros a bordo

A fin de garantizar la máxima efectividad, el plan de registro deberá ser practicado con regularidad para crear un nivel de confianza por parte de la tripulación y para recordarle a ésta que la óptima seguridad es asunto de todos. En zonas de alto riesgo, o cuando se haya recibido información específica, se pueden efectuar registros después de salir de cada puerto. En estas zonas, la tripulación deberá estar preparada para efectuar un mayor número de registros de personas y mercancías. Cada tripulante deberá tener zonas de responsabilidad y de registro, que deberán rotarse aleatoriamente por parte del oficial de protección del buque.

Los buques son especialmente vulnerables al transporte de sustancias ilícitas. En el caso de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, hay dos factores principales que se deben tener en cuenta, a saber:

- .1 el elevadísimo valor de las drogas y de los productos químicos utilizados en su fabricación, así como la participación del crimen organizado internacional, hacen que estén en juego grandes sumas de dinero, con las consiguientes presiones, inclusive el riesgo de violencia; y
- .2 la posibilidad de que algunos tripulantes puedan ser drogadictos.

Nota: Todas las sustancias psicotrópicas son muy peligrosas y algunas pueden absorberse a través de la piel. Deberán utilizarse siempre guantes y máscaras al manipular sustancias sospechosas. No rozar, tocar ni manipular nunca las sustancias con la piel al descubierto; no inhalar vapores ni polvo; no fumar cerca de la sustancia de que se trate; no probarla, comerla, ni beberla.

Todas las personas deberán tener en cuenta la posibilidad de violencia imprevista, inclusive el ataque armado, cuando se descubre una cantidad importante de sustancias psicotrópicas e insumos o precursores. En todo momento hay que adoptar las debidas precauciones.

5.2 Planificación de los registros a bordo

Es preciso preparar con anticipación los planes de registro a fin de garantizar que los registros se llevan a cabo en el menor tiempo posible de una manera eficaz y a fondo. Los registros deberán ser elaborados normalmente por las Autoridades competentes, en coordinación con el oficial de protección del buque, y se pueden revisar y modificar a la luz de la experiencia adquirida al respecto.

El plan de registro deberá ser minucioso y detallar las rutas que los inspectores han de seguir, así como todos los lugares en donde pueda haber un bulto escondido.

El plan deberá prepararse de manera sistemática para que cubra todas las opciones y asegurarse de que no haya omisiones. Esto permite que las personas responsables se concentren en el registro sin lamentarse después de algún posible olvido.

Antes de efectuar el registro, se deberá tener en cuenta la configuración del buque para cerciorarse de que:

- el buque esta dividido en zonas fáciles de registrar;
- todas las zonas del buque están incluidas en el registro; y
- todas las zonas del buque son accesibles.

Dicha configuración deberá indicar:

- .1 el número de cubiertas;
- .2 el número y la localización de las bodegas de carga;
- .3 el número y la localización de los tanques y espacios vacíos;
- .4 el tamaño y la disposición de la cámara de máquinas;
- .5 el número y tamaño de los alojamientos de la tripulación;
- .6 el acceso a los sistemas de ventilación; y
- .7 el número y tamaño de los pañoles para sus diferentes usos.

Es necesario designar un lugar a bordo como punto de control a donde el equipo responsable del registro pueda enviar sus informes y en donde estos sean analizados y controlados.

Deberán tomarse las medidas adecuadas para equipar al grupo encargado del registro con:

- .1 linternas y pilas;
- .2 destornilladores, llaves inglesas y palancas de pie de cabra;
- .3 espejos y sondas;

- .4 guantes, cascos, trajes protectores y calzado antideslizante;
- .5 bolsas de plástico y sobres para la recaudación de pruebas; y
- .6 formularios para registrar las actividades y los hallazgos.

Sería útil disponer de un sistema de tarjetas de identificación. Se le daría una a cada inspector especificando el itinerario a seguir y las zonas en las cuales se efectuara el registro. Estas tarjetas pueden estar codificadas con colores para las diferentes zonas de responsabilidad, por ejemplo, azul para la cubierta y roja para la cámara de maquinas. Al finalizar cada una de las tareas de registro, las tarjetas serían devueltas al punto de control central. Cuando todas las tarjetas hayan sido devueltas se sabrá que el registro ha finalizado.

Cuando el capitán o el oficial de protección del buque hayan decidido registrar el buque, deberá primero dar instrucciones a sus jefes de departamentos quienes, a su vez, pueden dar instrucciones a los líderes del grupo de registro. Son, pues, los líderes del grupo quienes proceden a organizar sus equipos y explorar los espacios asignados, utilizando los planes de registro para garantizar que se visiten todos los espacios.

5.3 Tipos de registro a bordo

5.3.1 Registro reactivo

Este tipo de registro será llevado a cabo como reacción a una amenaza específica o a una información de inteligencia que indique que un paquete o bulto ha sido colocado a bordo. Puede también ser utilizado como precaución cuando se esté en niveles 2 ó 3, o durante épocas de fuertes amenazas. Un registro reactivo deberá ajustarse a los siguientes principios:

- .1 Los miembros de la tripulación no estarán autorizados a examinar sus propias zonas de alojamiento o de trabajo en caso de que estén implicados en una operación de tráfico ilícito de drogas y que hayan ocultado (paquetes o) bultos en dichas zonas.
- .2 El registro deberá ser efectuado siguiendo un plan específico o un programa determinado y deberá ser cuidadosamente controlado.
- .3 Se deberá prestar especial atención cuando se efectúe el registro por parejas, buscando una de ellas "arriba" y la otra "abajo". Si se encuentra un objeto sospechoso, una de las dos puede mantenerse en guardia, mientras la otra informa sobre el hallazgo.
- .4 Los inspectores deberán ser capaces de reconocer un paquete o bulto sospechoso.
- .5 Deberá haber un sistema para marcar o certificar las zonas "limpias".

- .6 A fin de impedir el movimiento ilícito de mercancías durante un registro, se deberá controlar el movimiento de las personas. Cuando esto no proceda, se deberá registrar a las personas cuando pasen de zonas ya registradas a otras sin registrar.
- .7 Los inspectores deberán mantener contacto con los responsables del control del registro, quizás por radio UHF/VHF.
- .8 Los inspectores deberán estar claramente informados sobre las medidas que hay que adoptar si se encuentra un paquete o bulto sospechoso.
- .9 Los inspectores deberán tener presente que el traficante puede tratar de camuflar el paquete o bulto entre las cosas que lo rodean, como por ejemplo una caja de herramientas en la cámara de máquinas.

Las cámaras de máquinas de los buques son uno de los lugares normalmente utilizados para esconder sustancias psicotrópicas, insumos o precursores. Por lo general, los túneles del eje y los tanques de aceite lubricante y de sedimentación son lugares en los que se debe sospechar siempre, así como de las botellas de aire para el arranque, cuyos manómetros pueden manipularse fácilmente de manera que indiquen presión aun cuando estén vacías. Se puede acceder a la cámara de máquinas desde la vía de evacuación del túnel del eje en la cubierta principal o el polín del servomotor del timón. Una vez más debe subrayarse que esas puertas deberán estar cerradas cuando el buque se encuentre en puerto y se abrirán tan solo en caso de necesidad o emergencia. No obstante, debe observarse la necesidad de mantener expeditas las vías de evacuación.

El responsable del control del registro debe mantener un listado de todos los informes enviados por los grupos de búsqueda para garantizar que todos los espacios son explorados y que el capitán y/o el oficial de protección del buque estén siempre al tanto de la situación del registro.

El descubrimiento de un paquete o bulto no debe constituir el final del registro, pues siempre existe la posibilidad de que haya más paquetes o bultos ocultos.

5.3.2 Registro rápido

Al igual que con el plan de registro anterior, se puede también hacer un plan de registro rápido o "mirada rápida" de las zonas abiertas o más vulnerables y accesibles. Este plan debe llevarse a cabo después de descargar / desembarcar y antes de cargar / embarcar, etc. En caso de utilizar el sistema de tarjetas, se expedirán solamente unas tarjetas seleccionadas que cubran las zonas más vulnerables y accesibles.

En este caso:

- .1 todas las puertas que se hayan cerrado bajo llave anteriormente deben ser examinadas para garantizar que hayan permanecido así; y
- .2 todos los espacios abiertos, los ascensores y los depósitos de basura deben ser cuidadosamente examinados.

Al terminar el registro rápido, el capitán y/o el oficial de protección del buque pueden decidir si se efectúa un registro exhaustivo, incluyendo una inspección de los espacios cerrados, en caso de ser necesario.

5.3.3 Registro preventivo

El registro efectuado a título preventivo tiene como objeto disuadir a los contrabandistas de tratar de ocultar un paquete o bulto a bordo de un buque y encontrarlo antes de que sea ocultado. Hay ocasiones en que todos los visitantes del buque deben ser sometidos a registro.

Deberá establecerse y controlarse el punto o los puntos por donde las personas y las mercancías pasan a una zona estéril o restringida que representa el buque. En estos puntos es necesario realizar búsquedas y registros para garantizar que todo lo que pase por ese punto esté "limpio". Una vez atravesado el punto, la segregación es importante y no deberá permitir tener ningún contacto con el personal que no haya sido registrado. El porcentaje de personas/mercancías registrados dependerá, naturalmente, del nivel de las amenazas.

Los pasajeros y su equipaje de mano podrán ser examinados en tierra, en uno o más puntos de registro, o a bordo del buque. Dado que cada puerto es diferente, la decisión final deberá ser tomada por la Autoridad competente.

Ninguna persona o vehículo podrá regresar de una zona estéril o abandonar el buque sin el conocimiento de la persona que controla el registro.

Todas las zonas estériles o restringidas deberán ser sometidas a registro si se ha tenido acceso a las mismas.

La frecuencia de estos registros será determinada por el nivel de las amenazas.

5.4 Métodos de registro

El método de registro escogido dependerá de cada situación y del nivel de las amenazas. El registro físico sigue siendo el método más seguro y decisivo siempre que se efectúe de la manera correcta.

5.4.1 Registro físico

Los pasajeros y los visitantes de los buques podrán ser sometidos a registros corporales. Debido al elevado número de personas, esto se efectúa mejor en lugares privados, dado que así se reduce al mínimo la molestia y se incrementa la efectividad. El uso de lugares privados también impide que los métodos de registro sean observados. Los pasajeros no deben tener la oportunidad de elegir a un determinado inspector y se deben utilizar barreras para evitar que estos últimos se distraigan por la gran cantidad de personas a su alrededor.

El supervisor deberá observar a los visitantes y a los pasajeros, con el fin de notar algún comportamiento sospechoso, y para dirigir a las personas hacia los inspectores disponibles.

Para ser realmente efectivo, un registro físico de los bultos, las bolsas y los efectos personales deberá incluir un control para verificar si hay maletas de doble fondo, con tapas, costados ocultos o compartimientos. Con mucha frecuencia, un olor a pegamento u otro fuerte olor puede encubrir el olor de ciertas sustancias ilícitas, lo cual puede indicar que se ha quitado y vuelto a poner en su lugar algún forro o cubierta. Se debe prestar mucha atención a todo parche o remiendo de un bulto, a las manchas grasosas o a los pequeños agujeros en el exterior. Los contenidos deben ser evaluados durante el registro, y si el peso parece desequilibrado o desproporcionado sin un motivo obvio, puede estar justificado hacer un nuevo registro para buscar un posible doble fondo o un falso compartimiento.

Se deberá prestar especialmente atención a los aparatos eléctricos o electrónicos, tanto nuevos como usados, que se introduzcan a bordo. Los pasajeros deberán ser interrogados sobre el origen del equipo y sobre la posibilidad de que hayan estado en manos de otras personas durante un periodo de tiempo. Se podrá examinar el equipo para buscar alguna característica inusitada, como peso excesivo u objetos sueltos en el interior.

Es posible utilizar otro tipo de recipientes transportados en bolsos de mano para ocultar drogas. Su registro puede hacerse visualmente.

5.4.2 Sistemas de rayos X y tecnología para la detección

El método más usual para revisar grandes volúmenes de equipaje y de pertenencias personales es el empleo de equipos de rayos X. Si bien los equipos modernos son capaces de producir imágenes de buena definición y penetración, el examen con rayos X puede ser menos efectivo que los registros físicos para identificar las drogas; aun así pueden revelar falsos compartimientos o secciones vacías en el equipaje.

Los equipos de rayos X para equipajes constituyen un método rápido y práctico que permite ver el interior de los objetos sin tener que abrirlos o dañarlos. Se pueden adquirir con diversas aberturas de túnel, desde el típico equipo con una abertura de túnel de 600 mm de anchura por 400 mm de altura que se utiliza para examinar bolsos, pasando por el equipo de 1 650 mm de anchura por 1 500 mm de altura que se utiliza para examinar cargas, hasta sistemas especializados capaces de revisar contenedores y vehículos. Esta flexibilidad permite que la mayor parte de los objetos que pueden ser movidos pasen por el equipo y se genere una imagen de rayos X.

La eficiencia de los operadores del equipo disminuye de manera significativa después de un corto tiempo, particularmente en los periodos de máxima actividad de revisión; los operadores deberán examinar imágenes de rayos X por un máximo de 20 minutos antes de ser asignados a otras tareas. La imagen debe presentarse en pantalla por un mínimo de 5 segundos para permitir el examen adecuado.

Los dispositivos para la detección de sustancias a granel miden algunas de las características a granel de los materiales a fin de detectar la posible presencia de explosivos o drogas. Algunas de las características de las sustancias a granel que pueden calibrarse son el coeficiente de absorción de los rayos X; el coeficiente de retrodispersión de los rayos X; la constante dieléctrica; la interacción gama o con neutrones; y las emisiones de microondas, ondas milimétricas o emisiones infrarrojas. Un análisis posterior de los parámetros puede dar como resultado el cálculo de la masa, densidad, contenido en nitrógeno y el número atómico efectivo.

Si bien ninguna de estas características son exclusivas de los explosivos o narcóticos, pueden ser lo suficientemente indicativas, hasta llegar a una alta probabilidad, de la presencia de explosivos o de determinados tipos de drogas.

También se pueden detectar los explosivos y las drogas mediante el vapor que desprenden o por las trazas de las partículas esparcidas cuando se han manipulado. Por lo general los vapores están presentes en el aire mientras que las partículas fundamentalmente se encuentran en las superficies. Debido a que algunos explosivos y drogas son más volátiles que otros, la detección de vapores es más apropiada para algunos materiales, mientras que la detección de las trazas es más conveniente para otros. Es esencial tener presente que el equipo de detección de vapores se basa en la presencia de vapores de explosivos y no es capaz de detectar explosivos o drogas que no desprenden vapores o si los vapores no escapan de donde estén contenidos.

Se puede obtener más información sobre la tecnología disponible para facilitar y hacer más seguro el comercio internacional, incluido el equipo de detección de drogas, en la base de datos de la OMA sobre tecnología avanzada, a la que se puede acceder a través del sitio en la red de la OMA: www.wcoomd.org

5.4.3 Empleo de perros

Los perros especialmente entrenados pueden ser muy efectivos en el registro de automóviles, equipaje y carga. Los perros también pueden ser utilizados para registrar buques, si bien necesitan estar familiarizados con el medio marino para lograr buenos resultados.

5.4.4 Consideraciones adicionales

Además del registro de personas y de sus pertenencias, puede haber ocasiones en que la búsqueda de otros artículos a bordo del buque sea necesaria:

- .1 El registro de los vehículos y de las mercancías antes de embarcar es una operación difícil y costosa, pero hay momentos en los que los niveles de protección justifican la adopción de tales medidas. En zonas de alto riesgo, un cuidadoso examen de:

- el embalaje externo,
- la estructura del contenedor y del vehículo,
- la documentación,
- los conductores,
- además de un buen sistema de inteligencia.

contribuye a resolver el problema.

Si las compañías sospechan que en la carga, los vehículos de carga o en los remolques para la carga puede haber mercancías ilícitas, éstos se aislarán e inmediatamente se solicitará asesoramiento a los agentes de la autoridad que proceda.

.2 Provisiones a bordo

Todas las provisiones que entran al buque ofrecen un conducto para las drogas. Es preciso examinar cuidadosamente las bodegas de los buques y todos los artículos, cuando el nivel de protección así lo justifique. El paquete o bulto inesperado es el que requiere mayor atención.

.3 Despachos varios a los buques y puertos

Los traficantes pueden utilizar vehículos y personas de aspecto inocente que vayan a repartir a sus contactos de a bordo artículos de rutina, tales como pan, leche, flores o verduras frescas. Un buen control de acceso, la identificación del personal y los registros sin previo aviso ayudarán a contrarrestar este riesgo.

6 OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

6.1 A bordo del buque

Las drogas pueden ser escondidas a bordo de un buque en la estructura misma de éste o en compartimientos, espacios o máquinas raramente utilizados, ir ocultas en las zonas de alojamiento o, cuando los miembros de la tripulación están implicados, en la persona misma o en sus efectos personales. La carga ofrece muchas oportunidades para el ocultamiento, especialmente cuando se trata de carga unitaria o de carga contenerizada.

6.2 Lugares de ocultamiento a bordo del buque

Existen muchos lugares a bordo de un buque en donde se pueden esconder las drogas. Entre los lugares más comunes donde se han encontrado drogas cabe destacar:

- .1 lugares donde no sea probable que se vaya a entrar y en donde rara vez se efectúa un registro, por respeto (por ejemplo, la cabina del piloto, el sofá de la antecámara del capitán), por las dificultades que ello entrañaría (por ejemplo, el túnel de la hélice) o por el peligro que presenta (por ejemplo, detrás de los paneles eléctricos y en los espacios de carga inerte); cerca de la chimenea en donde el humo puede disimular olores distintivos, tales como el del cannabis; camarotes de los pasajeros;
- .2 paños de pertrechos (barriles de harina, refrigeradores, congeladores para provisiones, tales como pescado y carne, costales de vegetales o dentro de víveres enlatados);
- .3 provisiones en depósito (baúles de ropa);
- .4 depósitos de cubierta (cajones de pinturas);

- .5 en las cámaras de la tripulación (por ejemplo, detrás o dentro de los radiadores o de los baños, detrás de los cuadros o de los zócalos, en el artesonado de los portillos, en el cielo raso de los camarotes, en el artesonado de las paredes, en falsos compartimientos en la base de los guardarropas y en los colgadores, debajo de los cajones y gavetas, debajo de las literas o de los colchones y demás muebles de los camarotes);
- .6 lugares donde el acceso está prohibido a personas no autorizadas;
- .7 dentro de los tanques de aceite para lubricación o en los tanques de carga; en los conductos de escalera de tambucho, en los paneles del piso, paredes y cielo raso, en paños, dentro de los tubos de ventilación y en los túneles del eje o de los cables dentro de la cubierta o de la maquinaria de la cámara de máquinas, en las salas de computadores, en los paneles de control, en los pozos colectores, en los pantoques y en los pasillos de las chimeneas;
- .8 guacales, jaulas o contenedores de carga falsa, tambores de aceite, cilindros y tarros de pintura de doble fondo;
- .9 lugares en donde las sustancias no dan la impresión de estar fuera de lugar (por ejemplo, los productos médicos o los depósitos de botes salvavidas); dentro de los extintores de incendios, dentro de las mangueras o en los espacios de almacenamiento;
- .10 dentro de las alteraciones estructurales hechas recientemente; en los contenedores o en espacios dejados vacíos al ser construidos;
- .11 dentro de pisos y / o cielos rasos falsos de los camarotes y escaleras de las cámaras; y
- .12 en los tanques de agua o de aceite pueden ajustarse falsas sondas o niveles visuales y aparatos de medición que estén mal graduados.

6.3 Circunstancias sospechosas a bordo

Los siguientes ejemplos ilustran circunstancias que deben ser consideradas como sospechosas y que justifican una mayor investigación:

- .1 personas extrañas encontradas en lugares inusitados mientras el buque se halla en el puerto;
- .2 personas extrañas que lleven paquetes y busquen acceso al buque;
- .3 cuadrillas en tierra o personal del contratista trabajando sin supervisión en algo aparentemente innecesario o fuera de las horas normales de trabajo, sin que haya razón para ello;

- .4 trabajos no previstos, en especial adaptaciones estructurales o alteraciones inusitadas (por ejemplo, el cierre de espacios);
- .5 miembros de la tripulación encontrados en lugares extraños sin razón (por ejemplo, oficiales del servicio de fonda en la cámara de máquinas); rondando en lugares inusitados durante la travesía o que demuestren un indebido interés o preocupación durante las inspecciones de los oficiales;
- .6 pasajeros que se encuentren fuera de las zonas públicas o de pasajeros;
- .7 acontecimientos inesperados (por ejemplo, un tanque de lastre que debía estar supuestamente lleno y se encuentra vacío) o cosas fuera de lugar (por ejemplo, costales de harina en el pañol de pinturas);
- .8 pruebas de que los bultos, tanques o contenedores han sido abiertos;
- .9 estibas desordenadas, espacios cerrados, tubos que no lleguen a ninguna parte;
- .10 llaves perdidas;
- .11 fallos inexplicados de las partes mecánicas o eléctricas, aunque sea por un corto periodo; e
- .12 indicios de manipulación o forzamiento de las: tapas de tanques soldadas, manómetros cebados, cubiertas de botes desprendidas, "espacios seguros" no cerrados con llave.

Medidas de control que se proponen para el capitán y los oficiales del buque

- .1 conocer los hábitos de la tripulación y estudiar todo signo de preocupación o desviación de la rutina, como, por ejemplo, cuando los miembros de la tripulación se encuentran en lugares inusitados para efectuar labores rutinarias a bordo o cuando tienen un comportamiento inhabitual;
- .2 mantener en todo momento las planchas de desembarco sometidas a una permanente vigilancia en los puertos y prohibir todo acceso no autorizado;
- .3 llevar a cabo inspecciones regulares que varíen en su naturaleza, lugar y duración, y anotarlas en el diario de navegación;
- .4 interrogar a todas las personas extrañas que se encuentren en algún lugar inusual de a bordo mientras el buque esté en puerto;
- .5 tomar en consideración la posible importancia de encontrar cosas fuera de su lugar; por ejemplo, encontrar vacío un tanque de lastre que tendría que estar lleno ó costales de harina en el pañol de pinturas;

- .6 inspeccionar toda estiba desalojada, espacios impenetrables, tuberías que no dan a ningún servicio;
- .7 buscar pruebas de que se ha tocado indebidamente el equipo del buque, como por ejemplo, tapas de tanques soldadas, cubiertas de botes salvavidas desprendidas, equipo que no funciona;
- .8 en lo posible, ordenar la supervisión de las cuadrillas de tierra; y
- .9 cerrar todos los espacios y puntos de acceso, como por ejemplo los espacios de la carga poco utilizados, y controlar el acceso a las llaves.

6.5 Observación de las pautas de comportamiento

Los miembros de la tripulación o los pasajeros deberán ser cuidadosamente observados en relación con sus pautas de comportamiento. Los siguientes hechos pueden ser significativos:

- .1 comportamiento nervioso o sospechoso;
- .2 grandes cantidades de dinero sin motivo fundado;
- .3 compras locales especialmente grandes sin motivo fundado;
- .4 ropas costosas;
- .5 listas que contengan nombres, fechas o lugares y referencias a dinero, peso y otras unidades;
- .6 vestuario fuera de lo corriente al salir a tierra o al volver al buque (por ejemplo, ropas que disimulen bultos voluminosos o que no correspondan a la estación);
- .7 interés inusitado respecto de una zona determinada del buque, de un cargamento o de un contenedor;
- .8 posesión de herramientas poco comunes y no relacionadas con el trabajo; y,
- .9 posesión de diversas drogas.

6.6 Circunstancias sospechosas en la mar

Además de tener conocimiento de las amenazas contra su propio buque, los miembros de la tripulación pueden, mientras estén llevando a cabo sus actividades normales, darse cuenta de actividades inusitadas que merezcan ser informadas, a través del capitán y/o oficial de protección del buque, a las Autoridades competentes, por ejemplo:

- .1 trasbordo de mercancías del buque a otros buques y viceversa en el mar;
- .2 mercancías que estén siendo subidas a bordo desde buques cerca de la costa;

- .3 boyas marcadoras en lugares inusitados;
- .4 señalización entre los buques y la costa;
- .5 botes inflables que se muevan lejos de la costa a altas velocidades (especialmente en la noche);
- .6 actividad inusual de buzos en el puerto; y
- .7 embarcaciones ancladas o descarga de mercancías lejos de la línea costera.

6.7 Circunstancias sospechosas en tierra

Las Compañías a través del oficial de protección de la instalación portuaria deberán estar en conocimiento de las amenazas de tráfico de drogas y tener en cuenta lo siguiente;

- .1 la persona que esté llevando a cabo el registro de la carga ¿es conocida o no?
- .2 el expedidor / destinatario ¿es un cliente regular o un nuevo cliente?
- .3 ¿el artículo de que se trata corresponde a las actividades del cliente?
- .4 ¿las direcciones del expedidor / consignatario están incompletas, mal escritas, o son vagas o inapropiadas?
- .5 ¿la "parte notificada" es difícil de contactar?
- .6 ¿se trata de un registro de último minuto?
- .7 ¿los costos son pagados por anticipado y en efectivo?
- .8 ¿se ha hecho algún intento de esconder el nombre / la dirección del pagador de la carga?
- .9 ¿la remesa tiene su origen en un país conocido por ser productor de drogas o país de tránsito?
- .10 ¿el cargamento parece normal, teniendo en cuenta el origen y la ruta del buque, los artículos, los países de origen y de destino y el valor de las mercancías?
- .11 ¿la carga está adecuadamente descrita en la documentación?
- .12 ¿el coeficiente de medida / peso parece estar en armonía con el artículo?

Todo el personal debe tener conocimiento de la amenaza y estar alerta ante cualquier circunstancia inusitada. Tales circunstancias, junto con los detalles del buque y de la carga, deberán ser señaladas a la atención de las Autoridades Públicas competentes.

Al personal que manipule la carga se le debe pedir que busque:

- .1 precintos rotos en los contenedores;
- .2 pisos falsos en los contenedores (no nivelados con la estructura de las puertas) o falsos cielos rasos (techos por encima de las esquinas o cambios en la altura del cielo raso interno);
- .3 cavidades bloqueadas en el marco de los contenedores o remolques;
- .4 evidencias de perforaciones en el marco o chasis de un contenedor; y
- .5 evidencias de pintura fresca o soldadura nueva, o variaciones en la pared o en la textura del piso o cielo raso, lo cual puede indicar una alteración estructural proyectada para esconder drogas u otra sustancia ilícita.

Se debe prestar especial atención a los contenedores frigoríficos, cuyos espacios y material aislante, al igual que la cámara de máquinas, ofrecen oportunidades adicionales para ocultar drogas.

7 MEDIDAS QUE PROCEDE ADOPTAR CUANDO SE ENCUENTRAN DROGAS

7.1 Orientación general

A falta de una orientación específica suministrada por la compañía en el plan de protección del buque, los oficiales de protección del buque deberán recabar instrucciones sobre las medidas que hay que tomar en caso de descubrir drogas en los buques, en la carga o en las instalaciones. Si se encuentran drogas cuando el buque se halle en alta mar, se deberá notificar por radio al próximo puerto antes de entrar en sus aguas territoriales. Las Autoridades competentes deberán ser informadas a la mayor brevedad posible.

7.2 Consideraciones para garantizar la seguridad personal

Es preciso observar los siguientes puntos con objeto de garantizar la seguridad personal al descubrir un paquete o bulto o una sustancia sospechosa:

- .1 no perforar ni abrir paquetes o bultos sospechosos envueltos en papel de periódico, papel de aluminio, papel de carbón o bolsas de polietileno y precintados con cinta de enmascarar;
- .2 no manipular ni tocar la sustancia sin protección para la piel y sin máscara;
- .3 no inhalar polvos, humo o vapores;
- .4 no precipitarse;

- .5 no fumar cerca de la sustancia ni exponerse a su calor o llama:
- .6 **BAJO NINGUNA CIRCUNSTANCIA** probar, comer o tomar la sustancia sospechosa;
- .7 siempre lavarse las manos y cepillarse la ropa a la mayor brevedad, para evitar cualquier contaminación;
- .8 asegurarse de que haya una adecuada ventilación e iluminación en los espacios confinados o cerrados;
- .9 si los productos se llevan a un lugar seguro, envolverlos en láminas, hojas o bolsas de plástico y colocarlos en un lugar seguro o una caja fuerte a la mayor brevedad posible; y
- .10 fijarse en todo aquel que demuestre interés inusitado en lo que se esté haciendo.

7.3 Orientación concreta

Pídale a otra persona que atestigüe la posición de un paquete o bulto sospechoso antes de tomar medidas. Si es posible, tome fotografías del paquete o bulto tal como se haya encontrado, es decir, busque un testigo (evitando el "cuidador"). Manipule lo menos posible y recuerde que puede haber huellas digitales en el paquete o bulto. Cuando sea necesario, tome precauciones para manejarlo y retire las mercancías a un lugar seguro bajo llave. Vigile si es necesario. Si se encuentra en alta mar, registre todo descubrimiento en el diario de navegación. Incluya tantos detalles como sea posible: fecha, hora de localización, cantidad aproximada, persona que lo ha detectado, nombres de los testigos, etc.

- .1 No divulgar el hallazgo, y limitar la información a las personas que deban conocerla.
- .2 Notificar a las Autoridades competentes del próximo puerto antes de entrar en las aguas territoriales. El no hacerlo puede dar lugar a una denuncia por tráfico de drogas.
- .3 No permitir que los tripulantes desembarquen antes de ser interrogados por las Autoridades competentes.
- .4 Proteja cualquier envoltura y todo lo que haya encontrado en el espacio.
- .5 Considere la posibilidad de hacer un registro de otras ubicaciones y espacios similares.

- .6 Escriba un informe TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUÉS DEL EVENTO. Incluya todo lo que haya ocurrido. Haga un boceto del espacio y de la zona, dado que puede resultar muy útil. También es de gran utilidad anotar las razones por las cuales la carga o ubicación en particular ha sido inspeccionado o la forma en la cual se ha encontrado el (los) paquete(s) o bulto(s). Incluya todo movimiento sospechoso que se haya observado. El informe deberá estar firmado por los testigos. En alta mar, la persona que haya descubierto el paquete o bulto, el funcionario encargado y el capitán y/o el oficial de protección del buque o el jefe de departamento deberán firmar el informe, señalando la fecha y hora. Si el hallazgo se encuentra en la carga, se deberá recopilar toda la documentación correspondiente para su ulterior examen por parte de las Autoridades competentes.
- .7 Los capitanes y/o los oficiales de protección de los buques deberán notificar a su llegada a las Autoridades competentes y al oficial de protección de la instalación portuaria.

8 SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo

En la actualidad la mayoría de los buques llevan suministros médicos para el tratamiento de las enfermedades que se presenten durante la travesía; así como provisiones médicas de emergencia para los botes salvavidas. Los buques que se encuentren en aguas territoriales están sujetos a las disposiciones de las legislaciones nacionales correspondientes y a la reglamentación relativa al almacenamiento, el control de aplicación y el suministro de medicamentos, las cuales deberán ser observadas. Por regla general, esta reglamentación está constituida por normas comunes basadas en convenios internacionales.

El capitán del buque es la persona responsable de la seguridad del almacenamiento de las medicinas y del armario médico del buque, que debe mantenerse bajo llave. Muchas veces, sustancias como la morfina y el diazepam son controladas directamente por el capitán, quien las guarda en su camarote, acompañadas de un registro que relaciona la cantidad existente y utilizada de acuerdo a las eventualidades surgidas a bordo y la vigencia de estas sustancias.

Las provisiones médicas mantenidas en los botes salvavidas deben ser inspeccionadas con frecuencia en alta mar y llevadas al armario médico por razones de seguridad cuando el buque esté en un puerto. Cuando se adopten otras medidas, la protección deberá ser la más adecuada.

A la llegada a un puerto, el buque deberá suministrar a las Autoridades Públicas una lista en la que figuren las cantidades de todas las drogas controladas (por ejemplo, morfina), con su informe correspondiente. Si las cantidades son razonables no se exigirá una licencia especial.

En buques como los cruceros, en los que se lleva un médico a bordo, será éste quien se responsabilice de las sustancias medicinales y de toda posible irregularidad que llegue a producirse, si bien el capitán sigue siendo la persona legalmente responsable de cualquier irregularidad.

8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

Independientemente de la cantidad que se transporte, los medicamentos requieren una licencia válida para su importación o exportación, aunque se pueden aplicar algunas mitigaciones menores. La licencia deberá especificar la sustancia, el periodo de vigencia de la licencia, los puertos que van a utilizarse y cualesquiera condiciones especiales relativas a la remesa. Dado que toda variación de las condiciones o especificaciones de la licencia constituye un delito, se deberá obtener el permiso de las Autoridades competentes del puerto para las variaciones que se requieran.

Se debe tener en cuenta que las composiciones farmacéuticas que contienen sustancias incluidas en los Cuadros de la Convención de Viena de 1988 no están exentas de fiscalización, salvo que la composición sea tal que esas sustancias no puedan utilizarse ni recuperarse fácilmente con los medios disponibles. Por consiguiente, a menos que estén explícitamente exentos, es preciso fiscalizar debidamente las composiciones farmacéuticas.

CAPÍTULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y DE PRODUCTOS QUÍMICOS

1 PRECURSORES Y PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN ILÍCITA DE ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

Los productores de drogas, además de necesitar el acceso a las materias primas vegetales para el procesamiento de las sustancias adictivas, requieren también grandes suministros de productos químicos para obtener las sustancias ilícitas que se han de comercializar. A las drogas que están basadas totalmente en productos químicos se las denomina drogas sintéticas. Sin embargo, hay que tener presente que en la gran mayoría de los productos terminados existe un porcentaje de productos químicos, los cuales se deben diferenciar así:

El precursor: es una sustancia química que se requiere para el procesamiento de un producto terminado, sea cocaína o heroína, y sus moléculas estarán presentes en la molécula del producto terminado. Si no se utiliza este precursor, no se puede obtener el producto final. Antes de obtener el producto terminado es preciso tener este precursor.

El reactivo: es un producto que se utiliza para provocar una reacción química, pero se puede sustituir un reactivo por otro si se tiene la misma reacción química. El precursor tiene que ser un producto de ese tipo. El reactivo puede ser ése producto o un producto con propiedades similares que provoque la misma reacción química. Se puede sustituir uno por otro.

El solvente: es una sustancia química que se incluye en la fórmula. Está presente para causar una reacción a fin de disolver y eliminar impurezas para hacer más manejable el producto.

Así pues, el control del desvío de precursores de productos químicos es primordial para el control de la producción de drogas.

A manera de ejemplo, es valioso tener presente el proceso de producción de cocaína:

Aun cuando se parte de la necesidad de tener la hoja de coca, de la cual se extrae la pasta de cocaína, ésta se refina en base de cocaína que, por conversión, se transforma en hidrocloreuro de cocaína. Los productos químicos que se utilizan son: Kerosén, agua con amoníaco y ácido sulfúrico. El proceso de refinación requiere agua con amoníaco y permanganato de potasio. El proceso de conversión requiere acetona, éter y ácido hidrocloreúrico.

En este sentido, a continuación se muestra el siguiente cuadro que contiene de manera resumida los productos químicos que se utilizan para la elaboración de diferentes estupefacientes:

PROCESO QUÍMICO PARA LA ELABORACIÓN DE DROGAS

PRODUCTOS QUÍMICOS INDUSTRIALES	DROGAS PRODUCIDAS
Acetona	Heroína, morfina, cocaína
Acetato de etilo	Heroína, Cocaína
Acetato de butilo	Cocaína
Ácido clorhídrico	Heroína, morfina, cocaína
Ácido sulfúrico	Cocaína, aceite de marihuana
Alcohol butílico	Morfina, pasta de cocaína
Anhídrido acético	Heroína, metacualona
Cloroformo	Heroína, morfina, cocaína
Carbonato de sodio	Heroína, cocaína, pasta de cocaína
Metanol	Cocaína
Éter de etilo	Heroína, Cocaína

* Página de Internet de Air & Space Power Journal International (español)

Muchos de ellos están clasificados como sustancias controladas de conformidad con la Convención de 1988 de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. (véase el anexo 1).

Por lo anterior, es importante que los buques y las instalaciones portuarias que se estime que están expuestas a riesgos relacionados con el tráfico de drogas desarrollen y pongan en ejecución planes para la prevención y control del desvío ilícito de las sustancias químicas, a fin de restringir la producción ilícita de drogas.

2 PRECAUCIONES PARA EL TRANSPORTE DE PRECURSORES O PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES

Los embarques de estos productos a las zonas productoras de drogas generan un gran interés por parte de los funcionarios de las Autoridades competentes, quienes procederán a investigar el cargamento en mayor detalle. En el caso de que alguna de estas sustancias sea descubierta a bordo, en circunstancias inusitadas, las Autoridades competentes del próximo puerto de escala deberán ser notificadas.

- .1 Tanto el capitán como la tripulación de un buque que transporte productos químicos que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias psicotrópicas, deberán extremar las medidas de seguridad en la bodega, en el pañol de pertrechos y en el depósito donde estén almacenadas estas mercancías, incluyendo inspecciones para constatar su cantidad y el estado de esos embalajes/envases, por ejemplo, asegurándose de que las etiquetas de marcado no se encuentren alteradas.
- .2 Durante su travesía, todo buque que transporte productos químicos que sirvan para la elaboración de drogas o sustancias psicotrópicas, deberá informar a las Autoridades competentes del puerto más cercano sobre el transporte de dichas sustancias, indicando su clase, cantidad, destino, ruta e itinerario. Se recuerda a los capitanes de buques que en los pañoles de los buques puede que haya productos químicos para usos legítimos que por sí mismos sean precursores o que contengan precursores. Hay que cerciorarse de que tales productos químicos almacenados en los pañoles se declaran a las autoridades competentes.

Tanto el capitán del buque como la tripulación deberán tener conocimiento de que existen diferentes mecanismos de desviación que utilizan las personas dedicadas a traficar ilícitamente con productos químicos.

3 RECOMENDACIONES PARA LOS PAÍSES PRODUCTORES, DISTRIBUIDORES Y PROVEEDORES DE PRODUCTOS QUÍMICOS PRECURSORES

Se pide a los países productores que elaboran productos químicos que pueden ser utilizados para la elaboración de estupefacientes, que realicen especiales esfuerzos para controlar su distribución o suministro, adoptando medidas tales como las que se indican a continuación:

- .1 establecer un control gubernamental sobre las sustancias químicas precursoras que permita conocer con exactitud su destino y los medios de distribución de las mismas;
- .2 presentar el informe oportuno del puerto de carga al puerto de llegada sobre los buques que transporten productos químicos, indicando las características del buque, su ruta e itinerario, el tipo y la cantidad de sustancias transportadas y los puertos intermedios de escala;
- .3 instar a los buques que transporten productos químicos a que avisen a las Autoridades del puerto de destino y a aquellos intermedios de escala, por lo menos con veinticuatro (24) horas de anticipación, con objeto de que cada Estado tome las medidas de control correspondientes.

Teniendo en cuenta que para la producción de drogas los productos químicos utilizados son indispensables, se considera importante que todos los gobiernos hagan hincapié en los controles que estimen adecuados para garantizar que la cantidad y la calidad de estos productos al llegar a su destino legal sean las especificadas.

No dejen de prestar ayuda, si está en sus manos.

ANEXO 1

LISTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES Y PRECURSORES FRECUENTEMENTE UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

(Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988)

Cuadro 1

Ácido N-acetil-antranílico
Efredina
Ergometrina
Ergotamina
Isosafrol
Ácido lisérgico
3,4 metileneidiosifenil-2-propanona
1-fenil-2 propanona
Piperonal
Seudoefredina
Safrole

Las sales de las sustancias enumeradas en la lista de este cuadro siempre que sea posible la existencia de dichas sales.

Cuadro 2

Anhídrido acético
Acetona
Ácido antranílico
Éter etílico
Ácido clorhídrico *
Metil etil cetona
Ácido fenilacético
Piperidina
Permanganato potásico
Ácido sulfúrico*
Tolueno

* Las sales del ácido clorhídrico y del ácido sulfúrico están excluidas expresamente del Cuadro 2.

ANEXO 2

EQUILIBRIO ENTRE LA PROTECCIÓN Y LA FACILITACIÓN

El mundo esta enfrentándose a procesos que involucran una importante actuación del sector marítimo, y en los que éste ultimo se consolida como el motor del comercio internacional. Así, la globalización, los acuerdos comerciales entre Estados, la competitividad y la calidad de los servicios, hacen que el transporte marítimo se enfrente a importantes desafíos para seguir consolidándose como el actor que es dentro del flujo comercial internacional, pero manteniendo elementos que le permitan actuar de manera segura y protegida.

Paralelo a lo anterior, el mundo también se enfrenta a situaciones que pueden llegar a poner en peligro el transporte marítimo internacional, tales como el terrorismo, el narcotráfico y los aspectos logísticos y de procedimiento, que si no se atienden y previenen, de acuerdo con los procedimientos internacionales establecidos, son susceptibles de perjudicar el desarrollo normal de los mercados y por ende, el transporte.

Por eso cada día cobra más importancia el equilibrio que debe existir entre la facilitación del transporte marítimo internacional y la protección marítima, que se logra indudablemente por el desempeño de las competencias de cada una de las autoridades competentes en los puertos, bien sean de facilitación o de control, y el importante papel que juega el intercambio de información, el trabajo mancomunado y el respeto entre las funciones y competencias de cada una de estas autoridades.

Sólo de esta forma se puede llegar a lograr un transporte marítimo internacional que evite las demoras innecesarias, esté protegido de los posibles eventos que suponen un riesgo para su seguridad integral y, a la vez, cuente con esquemas de protección que además de proteger se constituyan como elementos diferenciadores de los Estados al ofrecer niveles de protección óptimos que incentiven el comercio internacional.

Para el desarrollo de este equilibrio entre la facilitación y la protección, la comunidad internacional ha realizado incalculables esfuerzos normativos y recomendatorios que dan a los Estados lineamientos sobre el accionar y la coordinación de éstos. En cuanto a los temas de facilitación del transporte marítimo internacional, es primordial hablar en primera medida del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional y los aportes de organizaciones como la Organización Mundial del Comercio y la Organización Mundial de Aduanas. Merece mencionar a propósito de esta última la publicación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, en donde de manera práctica se dan los referentes para que los dos pilares fundamentales de actuación que se proponen, colaboración Aduanas – Aduanas y colaboración Aduanas – Empresas se desarrollen de forma ágil y efectiva, poniendo siempre de presente la formación de los funcionarios y el compromiso de los Estados.

Por otro lado, los lineamientos que están siguiendo los Estados en materia de protección con el cumplimiento del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias ha contribuido a una mayor conciencia sobre los temas de protección y a una visión de la seguridad integral que asignan a los actores del transporte marítimo una

responsabilidad más amplia para el logro de una seguridad y un ámbito de aplicación aún más globales, que aporten a su vez eficiencia no solo a la navegación sino a la esfera comercial.

Por lo anterior, hoy en día las autoridades competentes del puerto, los agentes del sector marítimo y los correspondientes usuarios tienen un común denominador al asumir la responsabilidad de contribuir todos de manera especial y propia al espíritu y procedimientos de los mecanismos e instrumentos internacionales existentes sobre la facilitación y la protección marítima y portuaria.

Finalmente, el equilibrio entre la facilitación y la protección se consolidará con el paso del tiempo mediante la involucración tanto de las empresas y usuarios, como de los Estados en estos dos temas y con el aporte gradual de prácticas que eviten demoras innecesarias de los buques en los puertos, evitando al máximo que se haga peligrar la seguridad de las personas, la carga y los buques, todo dentro de planes de protección propios que brinden una seguridad integral a las instalaciones portuarias, las compañías y los buques.

ANEXO 3

SITIOS DE INTERNET QUE OFRECEN INFORMACIÓN SOBRE LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL, ESTADÍSTICAS DE CONSUMO E INCAUTACIÓN Y SITUACIONES CONEXAS EN RELACIÓN CON EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS Y PRODUCTOS QUÍMICOS

OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO - ODCCP

www.unodc.org/unodc/index.html

JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES - JIFE

www.incb.org/incb

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA CRIMINAL - INTERPOL

www.interpol.int

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS - OMA

www.wcoomd.org

OBSERVATORIO EUROPEO DE LA DROGA Y LAS TOXICOMANÍAS - EMCDDA

www.emcdda.eu.int/mlp/ms_es-index.shtml

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS - CICAD

www.cicad.oas.org

ANEXO 4

LAS DROGAS Y LA DROGADICCIÓN

Abuso de drogas

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define la droga como "cualquier sustancia que, al entrar a un organismo viviente, puede modificar una o varias de sus funciones". Esta definición comprende una amplia gama de sustancias, algunas de las cuales se pueden obtener fácilmente y son sólidamente aceptables.

A modo de ejemplos, valga citar las siguientes:

- Sustancias socialmente aceptadas y que están en venta:
Cafeína, tabaco (aunque este último está cada vez menos aceptado por la sociedad), alcohol (en la mayoría de países).
- Sustancias socialmente inaceptadas y que están en venta:
Pegamento, alcohol desnaturalizado, gasolina, disolventes, líquidos de limpieza
- Productos farmacéuticos socialmente aceptados y que están en venta:
Aspirina, paracetamol, comprimidos vitamínicos.
- Productos farmacéuticos controlados y socialmente aceptados:
Barbitúricos, valium, diazepam (librium) y muchos otros medicamentos de venta con receta.
- Sustancias o productos farmacéuticos socialmente inaceptados y controlados:
Cannabis, LSD, cocaína, morfina, heroína, anfetaminas, opio

Muchas sustancias de las categorías anteriores entrañan cierto riesgo de dependencia, pero las de la última categoría entrañan el mayor riesgo. Aunque algunas de estas sustancias pueden ser utilizadas bajo una supervisión médica estrictamente controlada, la dependencia total puede presentarse dentro de periodos muy cortos. Cuando estas sustancias son objeto de abuso (es decir, cuando se utilizan en circunstancias no controladas), la adicción puede presentarse muy rápidamente.

La dependencia de las drogas puede manifestarse de diversas formas:

Adicción física

Esta adicción está definida por la OMS como "estado que se refleja en alteraciones físicas cuando se reduce considerablemente la cantidad de droga en el organismo. Las alteraciones producen un síndrome de abstinencia que presenta síntomas e indicios somáticos y mentales característicos en cada tipo de droga".

En el caso de la adicción física, el organismo desarrolla un deseo insaciable de la droga. Los síntomas de abstinencia aparecen cuando se deja de tomar la droga, siendo algunos de ellos físicamente visibles como, por ejemplo, sudor excesivo, constante deseo de tomar líquidos, picores, contracción de músculos, irritabilidad, diarrea, espasmos musculares y, en casos extremos, la coma y la muerte. En caso de adicción física, el organismo requiere dosis progresivamente más elevadas de la droga para llegar al mismo nivel de intoxicación o de "viaje". Cuanto más rápido sea el incremento, mayor será la tolerancia del organismo.

Adicción psicológica

Esta es una condición en la que la droga origina un sentimiento de satisfacción y una ansiedad de repetir el "consumo a fin de inducir el placer o de evitar el desagrado" (OMS 1974).

En este caso, la mente desarrolla una dependencia de la droga, aunque no haya dependencia física. Los síntomas de abstinencia no son tan evidentes como en el caso de la adicción física, pero pueden presentar irritabilidad, accesos de ira y fijación al tomar una nueva dosis, comportamiento irracional, sentimientos de víctima, etc.

Adicción Ambiental

Esto puede ocurrir cuando el drogadicto se acostumbra a un estilo de vida determinado. Las reuniones sociales o los lugares de reunión, no solo de los fumadores de opio o de cannabis, conducen a la adicción ambiental y ofrecen oportunidades tanto para los drogadictos como para los narcotraficantes o "camellos". Si las drogas se distribuyen en determinados lugares, el drogadicto tiene una fuente permanente y el traficante un mercado constante.

La creciente incidencia del virus del Sida en muchas partes del mundo ha dado un nuevo ímpetu a la reducción del abuso de drogas, dado que una de las principales vías de propagación es el uso de agujas hipodérmicas contaminadas que comparten los consumidores de drogas.

No hay clases o divisiones sociales entre los consumidores de drogas, los cuales se hallan en todos los estilos de vida y en todos los niveles sociales. Las características físicas de un drogadicto dependen del tipo de droga que consume y del tiempo transcurrido desde la última dosis.

El consumidor de drogas desarrolla por lo general la habilidad de mentir acerca de sus hábitos y de mantenerlos en secreto. Los miembros de la tripulación tal vez no se enteren de que haya un consumidor de drogas entre sus compañeros.

En círculos cerrados, tales como los existentes en la tripulación de un buque, puede presentarse una fuerte lealtad de grupo, lo cual puede dar como resultado que nadie crea lo peor de un compañero. Los que abusan de las drogas y los narcotraficantes son conscientes de ello y sacarán provecho en el caso de que haya sospechas.

Características de la droga e identificación

El efecto de las drogas varía de una persona a otra según la cantidad consumida, el medio circundante y las reacciones de las demás personas. Hay ciertas tendencias de comportamiento que pueden servir de orientación útil para identificar el consumo de drogas.

Con frecuencia se requieren modernos análisis forenses para establecer la naturaleza exacta de una sustancia descubierta. La orientación siguiente puede, sin embargo, ayudar en una identificación aproximada.

CANNABIS

Origen

El cannabis, cáñamo índico, (*cannabis sativa*), es un arbusto que crece en forma silvestre en la mayor parte de las regiones tropicales del mundo, especialmente en el Medio Oriente, el sudoeste de Norteamérica, Asia Sudoriental y México. Puede cultivarse en prácticamente todas las regiones del mundo, aunque los principales movimientos "comerciales" se originan por lo general en las Indias Occidentales, África, Turquía, el subcontinente Indio y Tailandia.

Los ingredientes activos más importantes están concentrados en la resina de la parte alta de la planta. El hachís o "hash" es la resina raspada de la planta y comprimida en bloques.

Aunque históricamente, la hierba de cannabis ha crecido siempre a la intemperie en regiones de clima cálido, no hay duda de que los cultivadores de climas más fríos están produciendo ahora cannabis de alta calidad en invernaderos con condiciones climáticas reguladas. Las plantas producidas de esta manera son particularmente ricas en el ingrediente activo del cannabis (tetrahidrocannabinol o THC) y el producto de estas plantas tiene un aroma especialmente acre que puede justificar su apodo - de "Zorrino". El cannabis es la droga ilícita más común. Se puede encontrar en tres formas:

Hierba (marihuana)

Se trata de hierbas verdes, amarillas o marrones, de textura rugosa o fina dependiendo del grado de la muestra y de apariencia semejante a la ortiga o al heno secos. Puede tener tallos, cañas, ramitas, así como pequeñas semillas blancas. La sustancia tiene un olor a tierra húmeda, especias y vegetación algo podrida. Cuando se fuma, despiden un perceptible olor a acre "hoguera". El olor persiste en lugares no ventilados.

Resina

Su color va desde el beige hasta el castaño oscuro o negro (ocasionalmente con un tinte amarillento o verdoso) y se encuentra generalmente en lonchas o en pequeños trozos, si bien en ocasiones esta en polvo o en formas moldeadas. Su textura es ligeramente pegajosa. Si se encuentra en lonchas o en bloques moldeados, éstos pesan normalmente entre medio kilo y 1 kilo, con unas dimensiones de 130 mm x 100 mm x 25 mm (5 x 4 x 1 pulgadas) o de 260 mm x 200 mm x 25 mm (10 x 8 x 1 pulgadas), respectivamente.

Por regla general, las lonchas vienen envueltas en polietileno o en lienzo. La sustancia puede ser moldeada en diferentes formas, tales como suelas de zapatos, cuentas de collar o cabezas talladas, etc.

Aceite

Se presenta como líquido aceitoso viscoso de un color que va desde el verde oscuro hasta el negro, a veces con visos dorados. Tiene un olor parecido al de la hierba de cannabis, pero más fuerte. Normalmente se transporta en recipientes de metal o de vidrio de 5 litros o de 1 galón, aunque en ocasiones los envases pueden ser más pequeños. El aceite de cannabis disuelve el polietileno y el plástico.

Olor

Por lo general, todas las formas de cannabis tienen un olor a especias que recuerda la tierra húmeda y la vegetación podrida. Es probable que produzca náuseas cuando la exposición es prolongada. El olor varía con la edad de la muestra, pero es más perceptible en el aceite que en la resina, la cual, a su vez, despide un olor más fuerte que el de la variedad de hierba. El olor de la droga permanece en la ropa y en la atmósfera cuando ha sido fumada.

Administración

Las variedades de hierba y resina del cannabis generalmente se fuman, pero también se pueden comer o masticar. El aceite de cannabis puede ser absorbido por la piel o usado como barniz en los cigarrillos.

MATERIAL UTILIZADO

Los drogadictos usan papel largo de cigarrillos, frecuentemente varias hojas, pequeñas vasijas de barro cocido, pipas de madera u otros artículos perforados, tales como cuernos de animales, raíces de árboles o tubos, así como boquillas o filtros hechos de cartón y que, todos ellos, tienen por objeto reducir la temperatura del humo. Se pueden también cigarrillos comerciales con una línea de aceite "pintada" a su alrededor.

Nota especial de advertencia: El aceite de cannabis puede ser absorbido por la piel y causar fuertes alucinaciones.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	bastante fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna
Tolerancia del organismo:	ninguna - leve

Influencia y síntomas

Los efectos más comunes son la locuacidad, los accesos de risa, la relajación y la mayor apreciación del sonido y el color. Las sustancias pueden inducir al sueño y a un comportamiento sin inhibiciones, con una marcada tendencia a las reacciones lentas. Se presenta una fuerte incapacidad para seguir un razonamiento; las pupilas de los ojos se dilatan y el consumidor se mostrara agresivo al ser confrontado.

En dosis mas elevadas puede presentarse una distorsión perceptual y, cuando el drogadicto consume la droga estando ansioso o deprimido, sus sentimientos se pueden magnificar. Para las personas con trastornos de personalidad, el uso fuerte puede precipitar un desorden sicótico temporal.

Mitos populares

Ficción: El cannabis es afrodisíaco.

Realidad: Reduce el numero de espermatozoides y la fertilidad.

Ficción: No hace daño.

Realidad: Se aloja en el cerebro y disminuye el coeficiente de inteligencia. También es cancerígeno.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 25 y 5 000 kg. La gran mayoría de las remesas de cannabis y de sus derivados se han encontrado en buques en alta mar.

LOS OPIÁCEOS Y LOS OPIOIDES

Origen

Los opiáceos son estupefacientes derivados de la adormidera. El opio es la "leche" seca de la adormidera y contiene morfina y codeína. A partir de la morfina es fácil producir la heroína, que en forma pura, es un polvo blanco dos veces más potente que la morfina. Los opiáceos tienen usos médicos como analgésicos, supresores de la tos y antidiarreicos.

Las principales fuentes de suministro del opio ilícito y de sus derivados, la morfina y la heroína, son los campos de adormideras del llamado "Triángulo Dorado" situado entre Birmania, Tailandia y Laos en el Sureste Asiático y del "Triángulo de Kabul" o "Media Luna Dorada" ubicada entre Afganistán, Pakistán e Irán, en el suroeste Asiático. Se produce en menores cantidades en otras zonas desde el Este del Mediterráneo hasta el Sureste Asiático. Los puertos más probables de origen, según las incautaciones realizadas, son: Bangkok, Singapur, Penag, Port Klang, Bombay, Calcuta, Karachi y Kota Kinabalu. Sin embargo, los narcotraficantes han utilizado muchos otros puertos que se encuentran en la zona de producción.

Tanto la morfina como la heroína son derivados químicos del opio. Este último se transforma en morfina mediante un proceso químico relativamente sencillo que se lleva a cabo en laboratorios improvisados cerca de los campos de adormidera. Se requieren aproximadamente 10 kg de opio para producir 1 kg de morfina y 3 kg de morfina para producir 1 kg de heroína (30kg de opio para producir 1 kg de heroína). Heroína es un nombre comúnmente utilizado para describir un preparado que contiene base de morfina diacetilica o sus sales.

Es un producto semisintético derivado de la total acetilación de la base de la morfina.

Los opiáceos pueden aparecer en diversas formas:

Opio crudo

El opio crudo comienza como sustancia espesa, castaña oscura o casi negra y pegajosa, se endurece hasta tener la consistencia del orozuz y luego, con el tiempo toma un color castaño / negro y se convierte en una masa ligeramente pegajosa como la cera para sellar, dependiendo de su edad.

Normalmente se tiene cuidado de que no se seque, dado que perdería mucha parte de su valor si se vuelve duro y quebradizo. En su estado crudo no se puede fumar. Se fuma solo después de que se convierte en opio preparado. El opio crudo no tiene muchas señales de identificación. Puede ser envuelto en papel de celofán o en polietileno dentro de papel impermeable para evitar que se seque. Se han descubierto en bolsas de celofán o de polietileno dentro de latas o envueltas en tela de saco o lona.

El opio crudo tiene un aroma acre, aceitoso y dulce que recuerda el del heno. No es un olor desagradable a distancia, pero cerca, o cuando esta confinado en un espacio sin ventilación, es nauseabundo. Su método de embalaje / envase esta proyectado para reducir las posibilidades de detección por el olfato.

Opio preparado

Se produce tratando el opio crudo con diferentes métodos de extracción del agua, filtración y evaporación para obtener un producido adecuado para fumar. Por regla general aparece como una masa o trozos negros y quebradizos que pueden oler mal, aunque menos que el opio crudo.

Residuo de opio

Es la sustancia que queda en la pipa en que se ha fumado opio. Debido a la combustión incompleta y a la volatilización, puede retener algunas de las características del opio y contener una cantidad considerable de morfina. Tiene una apariencia carbonosa y el olor a opio permanecerá en el aire mucho tiempo después de haberlo fumado.

Opio medicinal

El opio medicinal o en polvo es opio que se ha secado a una temperatura moderada y se ha reducido a un polvo fino que casi siempre tiene un color castaño claro. Tiene el olor característico del opio, aunque este puede ser disimulado con aditivos tales como el alcanfor. El producto puede ser utilizado en medicina, en cuyo caso se clasifica como opio medicinal si tiene un contenido de morfina superior al 0,1%.

Morfina

La morfina es un derivado químico del opio. En su forma pura consiste en cristales blancos. A menudo es adulterada y su color puede variar entre el blanco, el crema o beige y el café oscuro. También se encuentra en forma de inyección medicinal como un líquido incoloro en ampollas. Tanto las píldoras como las ampolletas se producen comercialmente. En esta forma puede tener un ligero olor a amoníaco o a pescado podrido.

Diamorfina (heroína)

La diamorfina es una destilación adicional de la morfina. Por lo general, se asemeja a los polvos fáciles en su apariencia, aunque quizás ligeramente menos fina, y su color varía entre el crema y el castaño claro. Normalmente carece de olor pero, en ocasiones, huele ligeramente a vinagre. La sustancia se puede producir comercialmente en forma de píldoras, cápsulas o ampollas. Es más popular entre los drogadictos que la morfina, dado que produce un "viaje" más rápido y más intenso.

Sustancias sintéticas: por ejemplo la petidina

Estos productos aparecen normalmente en forma de píldoras o de ampollas. Las píldoras, que carecen de olor, son generalmente blancas pero pueden variar en su color.

Sustancias semisintéticas: por ejemplo el dilaudid y el omnipon.

Estos productos aparecen normalmente en píldoras o ampollas.

Codeína

Se presenta normalmente en forma de píldoras o comprimidos.

Administración

El opio y sus derivados, se inhalan o se inyectan a través de la piel (en forma subcutánea) o directamente en la corriente sanguínea (por vía intravenosa).

Material utilizado

Puede consistir en pipas, cuencos de porcelana, pinchos, pequeñas lámparas de aceite de maní, trapos, papel aluminio y chamuscado, tapas de cajas de fósforos, agujas hipodérmicas, goteros para los ojos, etc. La posesión de utensilios para el consumo de opio constituye de por sí un delito en muchos países.

Notas:

- Es posible identificar las píldoras o cápsulas mediante referencia a los documentos del fabricante. Convendrá transmitir por radio la información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, de su color, de su forma y de toda marca en su superficie para proceder a la identificación correspondiente.
- Por lo general se permite que los buques lleven una provisión de opio en todas sus formas excepto crudo y preparado en pequeñas cantidades bajo el control del capitán o del médico de a bordo.

Nota especial de advertencia: El humo de los narcóticos se produce a una temperatura de aproximadamente 40°C. En caso de encontrarse opio o sus derivados, estos deberán almacenarse en un lugar frío. El humo o los vapores no deberán ser inhalados.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	fuerte
Adicción física:	fuerte
Tolerancia del organismo:	alta

Influencia y síntomas

Las dosis moderadas de opiáceos puros producen, por lo general, una gama de efectos físicos suaves (aparte de la analgesia). Al igual que los sedantes, reducen la actividad del sistema nervioso, inclusive de las funciones reflejas tales como la tos, la respiración o el ritmo cardíaco. Asimismo dilatan los vasos sanguíneos produciendo una sensación de calor moderado; también reducen la actividad de los intestinos, lo cual conduce al estreñimiento.

Inmediatamente después de consumir este tipo de droga, los ojos del consumidor se contraen. Posteriormente, las pupilas se dilatan y la droga induce al sueño y a un estado letárgico del drogadicto, con las pupilas dilatadas, estreñimiento y una respuesta lenta a los estímulos. Si se deja consumir la droga, aparecerán unos síntomas similares a la gripe o a la malaria pero de mayor duración. A largo plazo, se presenta pérdida del apetito y apatía general y el drogadicto adelgaza en forma notable y se convierte en una persona de mala salud y de poca higiene.

En las venas del drogadicto habrá marcas de las agujas.

El drogadicto, por lo general consume aproximadamente 0,25 gramos diarios.

Mitos populares

- Ficción:* La alta pureza de los opiáceos del mercado negro esta garantizada.
Realidad: El nivel de pureza en las calles es usualmente del 5 al 10%. El azúcar, el polvo de ladrillo, la cafeína, el cemento, la leche en polvo, la orina, el polvo de vidrio, etc., son conocidos como adulterantes de la llamada "pure smack" (diamorfina).
- Ficción:* Es fácil curarse.
Realidad: Las investigaciones demuestran que el 10% de los drogadictos tratados deja de consumir durante más de seis meses, pero que sólo el 2% o el 3% deja de consumir durante más de 2 años.
- Ficción:* La sustancia no es realmente peligrosa.
Realidad: La esperanza media de vida de un adicto a la morfina o a la heroína es de 6 a 8 años. Algunos logran sobrevivir bastante más tiempo; muchos mueren a los 4 ó 5 años. El SIDA puede transmitirse al utilizar agujas o jeringas infectadas.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75 kg.

COCAÍNA

Origen

La cocaína se deriva de las hojas del arbusto de coca andino y tiene poderosas propiedades estimulantes semejantes a las de las anfetaminas. Se produce principalmente en el norte de Sudamérica, sobre todo en Colombia, Bolivia, Perú y en Venezuela, en donde los beneficios de la cocaína tienen una gran influencia en la economía. El principal problema al que se enfrentan los productores es el del transporte de las sustancias a las zonas de consumo.

Se moviliza en tres formas: las hojas de coca, la pasta de coca y la cocaína.

La hoja de coca

Se presenta como una hoja elíptica cuyo color va del castaño verdoso al rojo; es similar a las hojas grandes de laurel en su apariencia y normalmente se encuentra seca. No tiene olor.

La pasta de coca

Se presenta como una masilla de color blanco descolorido o crema. Tiene un fuerte olor químico semejante al del aceite de linaza.

Cocaína

Se presenta como polvo suave y sedoso, cristalino blanco y suelto que brilla como la nieve, aunque en ocasiones es transportada como solución incolora. No tiene olor.

"Crack"

Surgió como la droga "de moda" a comienzos de la década de los ochenta, inicialmente en los Estados Unidos. Su uso se ha extendido ahora a otros países. Se produce mediante la mezcla de clorhidrato de cocaína con bicarbonato de soda o con amoníaco y/o polvo de anfetaminas. Luego se le añade agua para formar una pasta que posteriormente se calienta y se seca. Tras su secado, "el crack" se rompe en pequeños pedazos.

Por ser una adulteración de la cocaína el "crack", por regla general, no se embarca en grandes cantidades, dado que ocupa mayor volumen que el de la forma pura de la cocaína.

Administración

Esta sustancia puede ser inhalada, administrada mediante inyección o frotada en las encías, en los genitales o en el ano. Los consumidores habituales que tienen un suministro suficiente (y dinero) pueden consumir entre 1 y 2 gramos al día. El "crack" también se fuma a través de una pipa de vidrio calentada.

Material utilizado

El material consiste en jeringas, agujas, goteros para los ojos, cucharitas para inhalar, cuchillas de afeitar, espejos, frascos de adorno o cajas de píldoras, pitillos, etc. La parafernalia para "oler" puede consistir en objetos antiguos o costosos tubos de metal con piedras preciosas incrustadas que se usan como ornamentos. Los adictos menos adinerados utilizan cucharas de plástico, pajitas, minas de bolígrafo desocupados, etc.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	fuerte
Adicción física:	ninguna - leve
Tolerancia del organismo:	ligera.

Influencia y síntomas

Al igual que la anfetamina, la cocaína produce un despertar psicológico acompañado de regocijo, disminución del apetito, indiferencia al dolor y a la fatiga y sentimientos de gran fortaleza y capacidad mental. Los consumidores presentan una disminución del tamaño de las pupilas y sufren de un estado altamente excitable y un comportamiento desigual. Se vuelven locuaces y su ritmo cardíaco y respiratorio puede aumentar. Si se consumen dosis repetidas durante un periodo de tiempo corto, el adicto puede llegar a un grado extremo de agitación, ansiedad, paranoia y, quizás, de alucinaciones.

Cuando se inhala, los efectos físicos llegan a su apogeo después de 15 - 30 minutos y, luego, disminuyen. Entre los efectos posteriores están la fatiga y la depresión. Esto significa que la dosis tendrá que repetirse cada 20 minutos aproximadamente para mantener el efecto. Los síntomas de abstinencia son la depresión, la ansiedad por otra dosis y el hecho de sentirse víctimas.

Los signos físicos del abuso son las marcas de las inyecciones, los abscesos en las encías, etc., las secreciones nasales abundantes y el lagrimeo.

Los síntomas del "crack" son un "viaje" inmediato que dura aproximadamente 30 minutos seguidos de una depresión intensa. El consumidor puede volverse sicótico, violento, paranoico y extremadamente confuso. Los efectos físicos son daño cerebral, pérdida de la conciencia y daño en los pulmones.

Mitos populares

Ficción: No es físicamente adictivo como la heroína.

Realidad: Cierto. Pero es mentalmente adictivo y puede producir daño en las membranas de la nariz y también en la estructura que separa las fosas nasales. Con frecuencia, el adicto puede administrarse una sobredosis y las purezas varían, dependiendo del origen del producto, del 30% en general hasta un 90%.

Ficción: No hace ningún daño real.

Realidad: El SIDA se transmite comúnmente por agujas o jeringas contaminadas. No existe cura conocida para el SIDA.

Cantidades de los embarques

Por regla general, entre 5 kg y 75kg.

ALUCINÓGENOS

Dietilamida de ácido lisérgico (LSD)

El LSD es un polvo blanco sintético que se puede encontrar en forma de píldoras o trozos sin refinar.

También se encuentra en forma de pedazos de papel impregnados del tamaño de una estampilla de correos, con frecuencia con signos místicos o figuras de los personajes de los dibujos animados o de imágenes en miniatura. En su forma pura es una solución incolora o de colores pálidos.

Mescalina

Este compuesto aparece como unos tallos de un color que va del negro al castaño, a menudo con hongos blancos filiformes, o como un polvo molido negruzco.

Psilocina y/o Psilocibina

Esta sustancia se presenta como un líquido amarillo o rosado pálido y en forma de píldoras o comprimidos.

DMT

Esta sustancia aparece como pequeñas semillas negras o como un polvo molido castaño / negruzco muy fino.

Bufotenina

Esta droga psicoactiva es inodora y generalmente se encuentra en forma de comprimidos o de líquido.

Productos sintéticos

Estos productos se presentan en polvo, en píldoras no refinadas o en forma de comprimidos: también aparecen como líquidos incoloros.

Olor

Todas las formas son inodoras.

Administración

Se pueden comer, inhalar, inyectar, fumar (ocasionalmente), manipular o frotar en las encías, los genitales o el ano.

Material utilizado

Puede consistir en envolturas de papel de aluminio o de papel de fotografía (el LSD se degenera a la luz del día). También se pueden encontrar cápsulas de gelatina clara. Por regla general se encuentra en pequeñas cantidades (10 microgramos pueden causar toxicidad si se absorben por la piel) Los alucinógenos se envuelven cuidadosamente para su transporte.

Nota especial de advertencia: Unas cantidades mínimas causan toxicidad (de 10 microgramos en el caso del LSD, 6 a 60 miligramos en otros tipos). Algunas formas son rápidamente absorbidas por la piel. En consecuencia, su manipulación exige el mayor de los cuidados.

Grado de adicción

Adicción psicológica:	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	ninguna
Tolerancia del organismo:	ninguna - leve

Influencia y síntomas

Varían de acuerdo con la sustancia. Se presenta un comportamiento altamente irracional y el consumidor puede mostrarse indiferente a los estímulos externos, tal vez atemorizado, locuaz o convencido de tener capacidades sobrehumanas (por ejemplo, volar, flotar, tener gran fortaleza). El consumidor puede empezar a comportarse como un enajenado con aparentes ataques de

esquizofrenia y un comportamiento demente. Puede tener periodos de lucidez e instantes de "retroceso"

Mitos populares

Ficción: Los buenos "viajes" lo llevan a usted a ponerse en contacto con Dios, con el universo, con la naturaleza, etc.

Realidad: La mayor parte de las veces, los "viajes" son malos y dañan la personalidad de forma permanente.

Cantidades de embarques:

Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga marítima.

DROGAS ESTIMULANTES

Entre los principales estimulantes se encuentran las sales y el sulfato de anfetamina, fenmetracina, benzfetamina, clorfentamina, fencanfamina, metanfetamina, metilenedioxianfetamina (MDMA) pemolina, fendimetracina, fentermina, pipradol y prolintane.

Descripción

Los productos anfetaminicos, fabricados legalmente, contienen la droga en forma de sulfato o de sales de fosfato. Son comercializados en diferentes países en forma de comprimidos, cápsulas, jarabes o elixires. En su estado puro, se presentan en polvos blancos, con excepción del pipradol, que se compone de cristales blancos. Existen cientos de marcas registradas. Normalmente se consiguen en forma de píldoras, comprimidos, o cápsulas. Rara vez vienen en ampollas para inyección.

Todas son sustancias estimulantes, pero la fencanfamina se vende sin receta. La identificación de las píldoras y cápsulas es posible mediante consulta de los documentos del fabricante. La información acerca del diámetro de la píldora o comprimido, su color, forma y marcas, puede ser transmitida por radio desde el buque hacia el próximo puerto de escala para tratar de obtener una identificación provisional.

Los productos ilícitos varían en su color desde un blanco verdoso hasta un amarillo o castaño dependiendo del tipo y la cantidad de impurezas y adulterantes. En ocasiones están húmedos y tienen un olor desagradable debido a la presencia de residuos de solventes. Pueden encontrarse como pequeñas cápsulas de gelatina y como comprimidos.

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que estén fuera de su contexto normal deberán considerarse sospechosos.

Olor

Todas estas sustancias son inodoras. En su forma pura, la anfetamina puede tener un ligero olor a amoníaco o a "pescado descompuesto".

Administración

Por lo general, las píldoras se toman por vía oral y, cuando se presentan en polvo, se inhalan, se fuman o se disuelven en agua y se inyectan. Normalmente se consume junto con alcohol. Los adictos suelen consumir dosis de 200 comprimidos diarios.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningún tipo de material, salvo envoltorios vacíos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipodérmicas.

Influencia y síntomas

Las anfetaminas despiertan y activan al consumidor mucho más que la adrenalina natural del cuerpo. Aumentan el ritmo cardíaco y respiratorio. Las pupilas se dilatan y el apetito disminuye. El consumidor se siente con mayor energía, confianza en sí mismo y excitación. También se muestra más alegre y animado, y presenta un comportamiento imprevisible y una sociabilidad extrema.

Las dosis altas pueden producir delirio, pánico, alucinaciones y manía persecutoria que, a largo plazo, puede convertirse en un estado sicótico cuyo tratamiento puede prolongarse por varios meses. Los consumidores regulares de altas dosis corren el riesgo de sufrir daño en los vasos sanguíneos e insuficiencia cardíaca.

Debido a que las provisiones energéticas del cuerpo se agotan, se puede presentar ansiedad, irritabilidad, desasosiego, insomnio y rabia.

Mitos populares

Ficción: Son totalmente inofensivas. Únicamente levantan el ánimo.

Realidad: Se han descubierto casos de insuficiencia renal y se sabe que estas sustancias pueden afectar a otros órganos.

Ficción: Todas son diferentes

Realidad: Cada uno de los tipos tiene cientos de marcas registradas. Con frecuencia el adicto asegura que los "Corazones Púrpura" funcionan, mientras que los "Duraznos" no. Ambas contienen la misma cantidad de las mismas sustancias. Solo su color y presentación son diferentes.

Cantidades de los embarques

Por regla general, no se encuentran en cantidades comerciales en la carga marítima.

AGENTES SEDANTES

Los sedantes deprimen el sistema nervioso central en la misma forma que el alcohol y producen efectos semejantes. Se presentan en dos formas: barbitúricos y metacualona.

En su forma pura son unos polvos blancos. Existen muchos cientos de marcas registradas y las sustancias se encuentran en píldoras, comprimidos y cápsulas.

Todos los hallazgos de preparaciones aparentemente medicinales que se encuentren fuera de su contexto normal deberán considerarse sospechosos.

Olor

Todas las formas son normalmente inodoras.

Administración

Las píldoras se administran normalmente por vía oral, algunas veces junto con alcohol; en ocasiones las sustancias pueden ser inyectadas.

Material utilizado

Normalmente no es necesario utilizar ningún material, salvo envoltorios vacíos. Ocasionalmente se encuentran jeringas y agujas hipodérmicas.

Nota: Existen muchas otras formas de sedantes disponibles con receta. Si bien las formas arriba mencionadas están controladas, muchos otros sedantes pueden ser objeto de abuso (por ejemplo, el diazepam, comercializado con Librium, etc.).

Grado de adicción

Adicción psicológica	fuerte
Adicción ambiental:	bastante fuerte
Adicción física:	bastante fuerte
Tolerancia del organismo:	bastante fuerte

Influencia y síntomas

El consumidor presentara las pupilas dilatadas, una apariencia somnolienta y una forma de hablar arrastrando las palabras. Puede presentarse reacciones extremadamente impredecibles y confusión mental. Las grandes dosis pueden producir inconsciencia, eventual insuficiencia respiratoria y la muerte.

Mitos populares

- Ficción:* No es una sustancia peligrosa, es fácil de dejar y más barata que las sustancias "duras".
- Realidad:* La sobredosis se presenta con mucha facilidad. Cuando se vende previa presentación de receta, los comprimidos ilícitos pueden costar muchísimo más que "el polvo blanco".

Drogas de síntesis o de fórmula manipulada: Las Naciones Unidas denomina de esta manera a las drogas ilegales surgidas de la modificación química de las sustancias matrices, estas últimas a veces corresponden a compuestos farmacológicos.)

Entre las drogas de síntesis o fórmula manipulada se encuentra el MDMA (éxtasis).

La 3-4 Metilenedioximetanfetamina (MDMA) conocida popularmente como éxtasis es una sustancia de abuso perteneciente a las del grupo de las drogas llamadas de diseño. Fue sintetizada en 1910 por Manis y Jacobson, y patentada por los laboratorios Merck en Alemania como un fármaco anoréxico en 1914, pero no fue comercializada. En los años 70 y 80 se utilizó nuevamente con fines de experimentación farmacológica, y en 1985 al demostrarse su neurotoxicidad en animales se la clasifica como sustancia restringida. Se fabrica en laboratorios clandestinos para uso recreativo, y permitió la llamada moda MDMA que tanto ha impulsado en Europa como en América el movimiento Rave, caracterizado por fiestas intensas acompañadas de bebidas a las que se añaden aminoácidos y cafeína para lograr efectos estimulantes.

ANEXO 3

PUNTO DE CONTACTO DE LA OMI PARA EL POLIZONAJE

MANDATO PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS

1 Definiciones

1.1 *Polizón frustrado*: persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque, o del capitán o de cualquier otra persona responsable y a la que se detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto. (capítulo 1A del Convenio)

1.2 *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. (capítulo 1A del Convenio).

1.3 *Compañía*: una compañía como se define en la regla IX/1 del Convenio SOLAS.

1.4 *Punto de contacto de la OMI para el polizonaje*: funcionario o funcionarios de la Secretaría designados por el Secretario General para asumir las funciones especificadas en el párrafo 2, incluidos los posibles suplentes.

2 Funciones

2.1 El punto de contacto de la OMI para el polizonaje deberá proporcionar asistencia para la pronta y satisfactoria resolución de los casos de polizonaje, mediante la facilitación de comunicaciones y el fomento de la colaboración entre las autoridades públicas competentes de los Gobiernos de los Estados Miembros, la compañía y el capitán de buque del que se trate.

2.2 El Secretario General o el director de la División de Seguridad Marítima podrán dar instrucciones adicionales al punto de contacto de la OMI para el polizonaje, si se considera, necesario, teniendo en cuenta las circunstancias particulares de cada caso.

3 Marco

3.1 La sección 4 del Convenio y la resolución A.871(20): Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje.

4 Solicitudes

4.1 Los Estados Miembros, las organizaciones internacionales y las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo, pueden pedir asistencia al punto de contacto de la OMI sobre el polizonaje. No obstante, será necesario el consentimiento del Estado de abanderamiento del buque en cuestión en los casos en que las solicitudes procedan de organizaciones internacionales o no gubernamentales.

4.2 Las solicitudes de asistencia se restringirán absolutamente al mínimo y sólo se efectuarán cuando las circunstancias del caso o los acontecimientos indiquen que tal asistencia está justificada.

4.3 Las solicitudes de asistencia deberán ir acompañadas de: 1) un informe en el que se resuman los acontecimientos a partir del momento en que se detectó al polizón(es) a bordo hasta el momento de la solicitud, particularmente las medidas tomadas para desembarcar al polizón(es); y 2) un formulario (que figura en el apéndice 3 del Convenio) con los datos de cada polizón o una nota con la Información relativa al polizón (que figura en el apéndice del anexo de la resolución A.878(20)), para cada uno de ellos.

5 Aceptación de solicitudes

5.1 La aceptación de una solicitud de asistencia queda a discreción del punto de contacto de la OMI para el polizonaje, a reserva del grado de prioridad de otras tareas asignadas al funcionario en ese momento.

5.2 No deberán presentarse solicitudes de asistencia relacionadas con casos de polizonaje frustrado.

6 Disponibilidad

6.1 El punto de contacto de la OMI para el polizonaje funcionará, en esa capacidad, los días laborables en la Organización desde las 09 00 hasta las 17 00, a reserva de las exigencias de otras tareas asignadas al funcionario responsable.

7 Compromiso de los Estados Miembros interesados

7.1 Los Estados Miembros deberán: 1) comunicar a la Organización un punto de contacto nacional único (nombre, cargo, dirección, teléfono de oficina, facsímil y correo electrónico y un número de teléfono que responda después de las horas de trabajo) a través de los cuales se encaminarán todas las comunicaciones relacionadas con el polizonaje; y 2) proporcionar información relacionada con legislación nacional y las políticas, prácticas y procedimientos referentes a los polizones, teniendo en cuenta las disposiciones de los párrafos 4.1 a 4.15.4 del capítulo 4 del Convenio, si se trata de Gobiernos Contratantes.

7.2 Se espera que dichos puntos de contacto nacionales únicos permitan al punto de contacto de la OMI para el polizonaje establecer comunicación con el(los) funcionario(s) encargados de tratar, entre otras cosas, 1) el tema de los polizones detectados en un buque con derecho a enarbolar el pabellón de su Estado; 2) de los ciudadanos con la nacionalidad de su Estado detectados como polizones a bordo de buques; 3) de los buques que transportan polizones y que se dirigen a alguno de sus puertos; y 4) de la consideración de solicitudes para aceptar en tierra a los polizones detectados en buques.

8 Inventario de prácticas

8.1 Mediante la información presentada por los Estados Miembros y cualquier otra información conexa facilitada por las organizaciones internacionales o no gubernamentales, la Organización deberá establecer un inventario de legislaciones y prácticas nacionales relacionadas con los polizones y pondrá dicha información a disposición de los Estados Miembros, los

Miembros Asociados, las organizaciones internacionales y las organizaciones no gubernamentales.

9 Condiciones

9.1 La asistencia que preste el punto de contacto de la OMI para el polizonaje se hará en el más estricto entendimiento de que ni el funcionario de que se trate ni la Organización asumen responsabilidad alguna con respecto a cualquier Estado, individuo o entidad legal, en lo que se refiere al polizón(es) en cuestión.

9.2 El hecho de que se haya solicitado asistencia al punto de contacto de la OMI para el polizonaje o de que éste la haya proporcionado no constituirá de ningún modo un argumento ni una excusa admisibles.

9.3 El punto de contacto de la OMI para el polizonaje prestará asistencia gratuita al solicitante y a las demás partes interesadas, incluido el polizón o polizones.

9.4 Por regla general, el punto de contacto de la OMI para el polizonaje proporcionará asistencia desde la sede de la Organización.

ANEXO 4

Ref.: T2-MSS/2.11.1

MSC.1/Circ.[...]
FAL/Circ.[...]
[[...] octubre 2007]**PROYECTO DE CIRCULAR CONJUNTA MSC/FAL SOBRE PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL**

1 En su 34º periodo de sesiones (26 a 30 de marzo de 2007), el Comité de Facilitación [y el Comité de Seguridad Marítima en su 83º periodo de sesiones (3 a 12 de octubre de 2007),] (los Comités) recordó [recordaron] que al examinar las propuestas para incrementar la protección marítima, la Conferencia, de 2003, de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, había reconocido el carácter intermodal e internacional del movimiento de unidades de carga cerradas (CTU cerradas) y había pedido a la Organización Mundial de Aduanas (OMA) que considerara urgentemente, medidas para incrementar la protección en todo el movimiento internacional de unidades de carga cerradas.

2 En junio de 2005, como resultado del proceso consultivo en el que participaron los miembros de la Organización Mundial de Aduanas, las administraciones de aduanas y los representantes del sector privado, el Consejo de la OMA adoptó el marco normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global (Marco normativo SAFE). En junio de 2006, el Consejo de la OMA adoptó las Directrices sobre los operadores económicos autorizados (Directrices OEA), que se adjuntaron al Marco normativo. Aunque son de carácter voluntario, en el momento de publicar esta circular 144 los Estados habían manifestado su intención de implantar dicho Marco normativo SAFE.

3 El marco normativo es el único instrumento global que alienta a las autoridades aduaneras a implantar una serie de medidas para incrementar la seguridad y la facilitación del comercio internacional, sustentándose en dos pilares gemelos: el primero, "Aduanas-Aduanas" y el segundo, "Aduanas-Empresas".

- .1 El pilar "Aduanas-Aduanas" trata de fomentar la colaboración entre las aduanas y otras autoridades competentes, basándose en normas comunes y aceptadas para el intercambio de datos y de perfiles de riesgo para aumentar al máximo la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional. La parte fundamental de este pilar es la transmisión previa de información por medios electrónicos para identificar contenedores o carga de alto riesgo. Las prescripciones sobre la utilización de precintos mecánicos de alta seguridad, como parte de un programa de integridad del precintado de contenedores, constituye un elemento importante de este pilar y se le ha asignado un apéndice separado. Dicho programa, se basa en la utilización de precintos mecánicos de alta seguridad con arreglo a la norma ISO [PAS] 17712 [:2003] sobre los contenedores. Los precintos mecánicos deben fijarse en el punto de empaquetado y verificarse en puntos clave, como el cambio modal, a lo largo de la cadena logística hasta que dejen de estar sujetos al control aduanero.

.2 El pilar "Aduanas-Empresas" especifica la necesidad de que las autoridades aduaneras establezcan asociaciones con el sector privado, particularmente mediante la creación de un sistema internacional de operadores económicos autorizados (OEA) en el que las empresas que ofrezcan un alto nivel de garantías de seguridad con respecto a su función en la cadena internacional logística, mediante el cumplimiento de determinados criterios [pertenecientes al Marco normativo SAFE y a las directrices OEA,] recibirán beneficios tangibles de facilitación tales como un despacho aduanero más rápido de las cargas de bajo riesgo.

4 Los Comités recomendaron que los Estados Miembros, bien en su calidad de Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, bien de Gobiernos Contratantes del Comité de Facilitación, o en ambas capacidades, fomentaran la toma de conciencia sobre el [Marco normativo SAFE y las Directrices OEA] entre los departamentos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario.

5 El texto [del marco normativo SAFE y de las Directrices OEA] puede encontrarse en [árabe, español, francés, inglés y ruso] en el sitio en la Red de la OMA (www.wcoomd.org).

6 Los Comités recomendaron que en el contexto del fomento de la toma de conciencia [del Marco normativo SAFE y de las Directrices OEA] los Estados Miembros tuvieran debidamente en cuenta los puntos que se señalan en el anexo de la presente circular.

7 Se invita a los Estados Miembros, a las organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales y a las organizaciones con carácter consultivo, a que durante las próximas reuniones pongan en conocimiento de los comités su experiencia relacionada con cualquiera de los aspectos de la seguridad, la protección y la facilitación de la carga transportada por vía marítima.

ANEXO 5

MECANISMO EN EL SENO DE LA SECRETARÍA DE LA OMI PARA LA RESOLUCIÓN DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DEL CÓDIGO IMDG, INCLUIDOS LOS MATERIALES RADIATIVOS DE LA CLASE 7

INTRODUCCIÓN

1 Utilizando como guía las disposiciones de la resolución A.984(24) de la Asamblea y las decisiones pertinentes del Comité, en los párrafos que siguen se describe el mecanismo en el seno de la OMI para la resolución de las dificultades experimentadas en el transporte de las mercancías peligrosas del Código IMDG, incluidos los materiales radiactivos de la Clase 7. El diagrama que figura en el anexo 1 proporciona un repaso detallado del proceso.

2 Por el momento, las funciones de la Secretaría de la OMI se limitarán a la resolución de las dificultades relacionadas con los materiales radiactivos de la Clase 7, aunque la información que se presente sobre las dificultades experimentadas en el transporte de otras mercancías peligrosas, se recopilará para que la examinen los órganos pertinentes.

ABREVIATURAS Y DEFINICIONES

3 En relación con el mecanismo anteriormente mencionado se emplean las siguientes abreviaturas y definiciones:

OIEA: Organismo Internacional de Energía Atómica

IAPH: Asociación Internacional de Puertos

ICHCA: Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (en representación de los manipuladores de carga)

ICS: Cámara Naviera Internacional

Código IMDG: Código marítimo internacional de mercancías peligrosas

OMI: Organización Marítima Internacional

Asociación interesada: una asociación (VOHMA/ICS/ICHCA/IAPH) cuyos miembros se han visto afectados por la denegación o el retraso de remesas

Organización interesada: la organización o parte que deniega o retrasa el transporte del material radiactivo

Fabricante: la organización que ha fabricado el producto terminado, cuyo transporte se ha denegado o ha sido retrasado su tránsito

Administración Marítima: Autoridad competente del Estado Miembro pertinente

Productor: la organización que ha elaborado el material radiactivo, cuyo transporte se ha denegado o ha sido retrasado su tránsito

Informe: Informe sobre las dificultades experimentadas en relación con el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del código IMDG (FAL 33/19, anexo 4)

Expedidor: la organización que ha presentado el material radiactivo para su transporte, el cual se ha denegado o retrasado en tránsito

VOHMA: Asociación de Armadores de Buques que Transportan Materias Potencialmente Peligrosas

Proceso de trabajo: Proceso que se sigue desde el momento en que surge la dificultad en la expedición hasta la presentación del informe sobre el proceso de facilitación de la OMI

PROCESO DE TRABAJO

4 El proceso de trabajo mediante el cual la OMI facilitará la resolución de las dificultades identificadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG cuenta con cuatro elementos fundamentales:

NOTIFICACIÓN

5 Se trata de la etapa inicial, es decir cuando un transportista rechaza el transporte de una remesa de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG o su tránsito se deniega o retrasa a través de la ruta específica o de un determinado puerto o zona geográfica, o debido a restricciones reglamentarias de un país. Normalmente es el fabricante/productor/expedidor el que experimenta el rechazo o dificultad, tanto al planificar el transporte de una remesa como cuando se encuentra en tránsito. Entre las situaciones de rechazo o retraso figura el caso en que la ruta planificada no puede utilizarse debido a una de las restricciones indicadas o en el que es necesario buscar otra ruta, que implica un costo o una gestión administrativa adicional considerable (por ejemplo, una ruta más complicada hasta el punto de desembarque de la carga). Para la notificación se utilizará el "Informe sobre las dificultades experimentadas en relación con el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG" que figura en el anexo 2.

6 El Proceso de notificación exige que el fabricante/productor/expedidor interesado elabore y presente un informe a la Administración en su país de residencia. Posteriormente, la Administración Marítima, o la ONG competente con carácter consultivo, o el expedidor/consignador presentará el informe (una vez investigado y examinado para determinar un posible plan de acción que permita resolver el rechazo de una expedición) al punto de contacto designado por la OMI. Se espera que la Administración Marítima o la ONG presente el informe a la OMI inmediatamente después haberlo recibido y examinado.

7 La Secretaría de la OMI se pondrá en comunicación con el punto de contacto designado por el OIEA y si es necesario con otros organismos de las Naciones Unidas.

8 Ésta es la etapa intermedia en la que se recoge la información, se plantean y responden preguntas en relación con el rechazo o dificultad del transporte de una remesa. Si bien eso puede ocurrir entre cualquiera de las partes interesadas, aunque se espera que la Administración Marítima del Estado Miembro de la OMI haya examinado y evaluado el informe del fabricante/productor/expedidor al recibirlo, para comprobar que está completo y que la información es precisa y coherente. Fundamentalmente se trata de una etapa de control de calidad y de validación para asegurarse de que la información y el problema planteado son válidos y de que deben integrarse en el proceso de la OMI.

9 Tras recibir el informe, la OMI lo examinará, y aclarará, con la Administración Marítima que lo presenta, con el autor del informe, o con ambos, las cuestiones que puedan plantearse. Además, de forma habitual, la OMI pedirá a la organización que experimenta el rechazo o retraso, información sobre las medidas correctivas que considere posibles y razonables en esa situación. Cuando sea necesario y según el caso, la Secretaría de la OMI podrá debatir y planificar las medidas ulteriores pertinentes (etapa 3) basándose en este examen.

10 Cuando reciba el informe, la Secretaría de la OMI le asignará un código único, clasificará el suceso e introducirá la información resultante en una base de datos segura de la Organización (que elaborará junto con otras organizaciones según juzgue necesario). La asignación de un código y clasificación incluirán:

- .1 una referencia al código específico del informe;
- .2 el país en el que haya ocurrido el suceso;
- .3 el rechazo o el retraso;
- .4 el momento del suceso (durante la planificación o durante el tránsito);
- .5 la razón alegada para el rechazo o el retraso (transportista/puerto o autoridad portuaria/manipulador de carga/cuestiones reglamentarias); y
- .6 resolución/no resolución (el informe se actualizará a lo largo del proceso de trabajo).

11 La referencia al informe detallado permitirá una investigación y una evaluación adicional y continua de los pormenores de un determinado suceso. Además, la asignación de un código único permitirá a la OMI mantener un archivo independiente para cada suceso. La asignación de un código y la clasificación son cruciales para el mecanismo de presentación de informes que se describe más adelante.

12 Cuando el rechazo se deba a una restricción de carácter reglamentario, el OIEA ayudará en la evaluación y el examen, así como en la posterior facilitación y resolución del problema con el Estado Miembro interesado. Los mandatos afines del OIEA y la OMI, y la naturaleza recíproca de dichas organizaciones, proporciona amplias oportunidades para aunar recursos e iniciativas que mejorarán considerablemente la posibilidad de resolver las dificultades del transporte de materiales radiactivos. Por sus propias características, cada suceso exigirá una investigación y un plan de acción específicos. Cuando el suceso no se deba a una cuestión reglamentaria, la OMI presentará el informe a la asociación interesada pertinente para su examen e investigación.

13 Es posible que la organización interesada cuyo embarque haya sido rechazado no sea miembro de una de las asociaciones interesadas de referencia, lo que impediría que la asociación interesada trabaje directamente con ella. En esas circunstancias, la asociación interesada informará del asunto al punto de contacto de la OMI, que a su vez remitirá el informe a la Administración Marítima del país en que se haya producido el rechazo o el retraso. Dicha Administración examinará y tratará el caso con la organización interesada.

FACILITACIÓN/MEDIACIÓN/ADOPCIÓN DE MEDIDAS

14 En esta etapa del proceso, la OMI (junto con el OIEA, cuando proceda) facilitará o hará de intermediaria en una evaluación y, si es posible, en la resolución del asunto. Esta etapa del proceso es la que requiere más tiempo, ya que puede que la OMI deba ponerse en contacto con el representante del Estado Miembro cuyo país haya impuesto la restricción, así como con la asociación interesada.

15 Es de prever que la Secretaría de la OMI trabaje junto con la del OIEA cuando la restricción se deba al reglamento de un país. La colaboración del fabricante/productor/expedidor y de su Autoridad Marítima tendrá lugar cuando lo requiera la situación y según la OMI considere oportuno.

16 En cada caso se adoptarán medidas específicas y además, las deliberaciones serán lo suficientemente detalladas para que todas las opciones y oportunidades se puedan estudiar y evaluar. Esto significa que el proceso exigirá tiempo. Las partes interesadas podrán variar de un caso a otro, y en distintas ocasiones durante la investigación y la facilitación/mediación. La Secretaría de la OMI, la Administración Marítima (del fabricante/productor/expedidor y/o la organización interesada), la asociación interesada y la organización interesada formarán parte de dicho proceso.

17 La Secretaría de la OMI como indicadora de la notificación, además del posterior examen del suceso por la asociación interesada y la organización interesada podrán ser suficientes para hacer que la organización interesada se ponga en contacto y colabore con el fabricante/productor/expedidor afectado para convenir medidas que conduzcan a una solución.

18 Cuando eso no ocurra, la OMI alentará a la asociación interesada y la organización interesada a que examinen las circunstancias del suceso y a que estudien las posibles opciones para llegar a una solución. En caso contrario, la OMI se pondrá directamente en contacto con la organización interesada a fin de encontrar el mejor modo de resolver el asunto.

19 Cuando esa intervención no logre resultados, la Secretaría de la OMI trabajará con la organización interesada y con el fabricante/productor/expedidor para alentar el debate y la solución de los problemas. Se considerará que la intervención ha tenido éxito, cuando con ocasión de posteriores embarques, el fabricante/productor/expedidor notifique a su Administración marítima y a la OMI resultados positivos que permitan dar por solucionado el caso y actualizar la base de datos en consecuencia. Si no ha habido una solución satisfactoria, el fabricante/productor/expedidor elaborará otro informe (haciendo referencia al original) y el proceso de notificación comenzará de nuevo.

20 Cuando la intervención no consiga progresos, tal vez se deba a políticas corporativas o a la incapacidad física de transportar materiales radiactivos. El proceso de trabajo no trata de comprometer la seguridad; por tanto, si el rechazo se debe a la incapacidad de transportar materiales radiactivos de manera segura (por ejemplo, por no contar con el equipo, los procedimientos o la infraestructura necesarios), la decisión o es inapelable o debe debatirse en el marco de las condiciones necesarias para manipular y embarcar dichos productos en condiciones de seguridad. Cuando el problema se deba a cuestiones de política, se pedirá a la organización interesada que examine las opciones que permitan transportar el material en el futuro. La OMI ayudará a la organización interesada a comprender las repercusiones para el sector y contribuirá a su aprendizaje en materia de reglamentación, precauciones y controles establecidos para garantizar el transporte seguro de dichos productos. Si eso logra una solución, el fabricante/productor/expedidor tomará las medidas mencionadas en el párrafo anterior. Si no se logran avances, el informe sobre el suceso se archivará y la base de datos se actualizará en consecuencia.

21 También es posible que la facilitación de la OMI consiga que las asociaciones del sector (que representan los fabricantes/productores/expedidores) se reúnan con las asociaciones interesadas para trabajar en un enfoque más amplio y más general del problema de los rechazos.

22 Cuando el rechazo obedezca a motivos reglamentarios, la OMI colaborará con el OIEA para encontrar una solución adecuada. El progreso, o la falta de progreso, se abordará como en el caso anterior.

23 De manera más general, el OIEA y la IMO deberían buscar oportunidades para sistematizar los requisitos reglamentarios de la expedición y manipulación, y de los procesos, prácticas y procedimientos que exigen los puertos y las autoridades portuarias en todo el mundo. Una iniciativa enfocada exclusivamente a examinar estos factores facilitaría la situación y ayudaría a ambas organizaciones a cumplir sus mandatos con respecto a este importante asunto. La normalización de los requisitos simplificaría enormemente este proceso.

Presentación de informes

24 Ésta es la última etapa del proceso. Los resultados de la facilitación/mediación se registrarán en la base de datos según el éxito o la falta de éxito, para garantizar que se pone fin a cada caso. La OMI tratará de mantener actualizada la base de datos y elaborará informes sobre la marcha de las actividades para cada reunión del Comité de Facilitación y de la Asamblea. Dicho informe podrá ser un punto permanente del orden del día en cada periodo de sesiones, se redactará en forma de documento presentado por la Secretaría con tiempo suficiente para que se examine en las reuniones mencionadas. La Secretaría de la OMI mantendrá una colaboración continua con el OIEA.

25 En el anexo 3 figura el diagrama del proceso de trabajo, en el que se resumen las medidas y resultados anteriormente descritos.

26 El Comité de Facilitación supervisará y prestará su apoyo en la facilitación de casos de rechazo del transporte de materiales radiactivos y aunque no intervendrá directamente en la resolución de casos individuales, centrará sus esfuerzos en soluciones generales y a largo plazo, relacionados con las causas subyacentes. El Comité examinará los registros, tratará de determinar la raíz del problema y acordará medidas destinadas a solucionar dichas causas.

27 Los organismos de las Naciones Unidas interesados elaborarán colectivamente procesos administrativos, sistemas y una base de datos, única y segura, para compilar, mantener y analizar los informes. Dicha base de datos incluirá distintas secciones que permitan la clasificación de los informes para facilitar su análisis.

1 Notificación de casos

La Secretaría de la OMI:

- .1 establecerá un punto de contacto, al que se presentarán todos los informes; y
- .2 establecerá, cuando reciba los informes, una metodología convenida para el intercambio de información.

Los fabricantes/productores/expedidores:

- .3 utilizarán el informe normalizado para la notificación de rechazos/retrasos (según figura en el anexo); y
- .4 presentarán el informe a la Administración Marítima que corresponda.

La Administración Marítima:

- .5 confirmará el informe de los fabricantes/productores/expedidores; y
- .6 presentará el informe al organismo de las Naciones Unidas pertinente.

2 Investigación de las causas de casos específicos

Las Administraciones de la OMI:

- .1 colaborarán en la investigación de informes sobre la denegación del transporte de materiales radiactivos para determinar las causas; y
- .2 una vez que la causa se haya determinado proporcionarán la información al organismo de las Naciones Unidas pertinente.

La Secretaría de la OMI:

- .3 coordinará sus actividades con la Administración Marítima y con los fabricantes/productores/expedidores que experimenten dificultades, para asegurarse de que el informe sea preciso y concreto;
- .4 compartirá la información con otros organismos de las Naciones Unidas y coordinará los pasos siguientes; y
- .5 comunicará los casos de rechazo notificados a las asociaciones y organizaciones interesadas.

3 Facilitación/mediación en casos específicos

Todas las partes interesadas, incluidos los fabricantes/productores/expedidores, administraciones marítimas, asociaciones y organizaciones interesadas y organismos de las Naciones Unidas, colaborarán para facilitar la resolución de las cuestiones que sean causa del rechazo o el retraso de remesas de materiales radiactivos.

Basándose en lo que antecede, las partes interesadas deberán:

- .1 trabajar juntas para facilitar la investigación y resolución de los motivos del rechazo/retraso; y
- .2 llevar a cabo deliberaciones abiertas y positivas sobre cada caso, con la intención de encontrar soluciones.

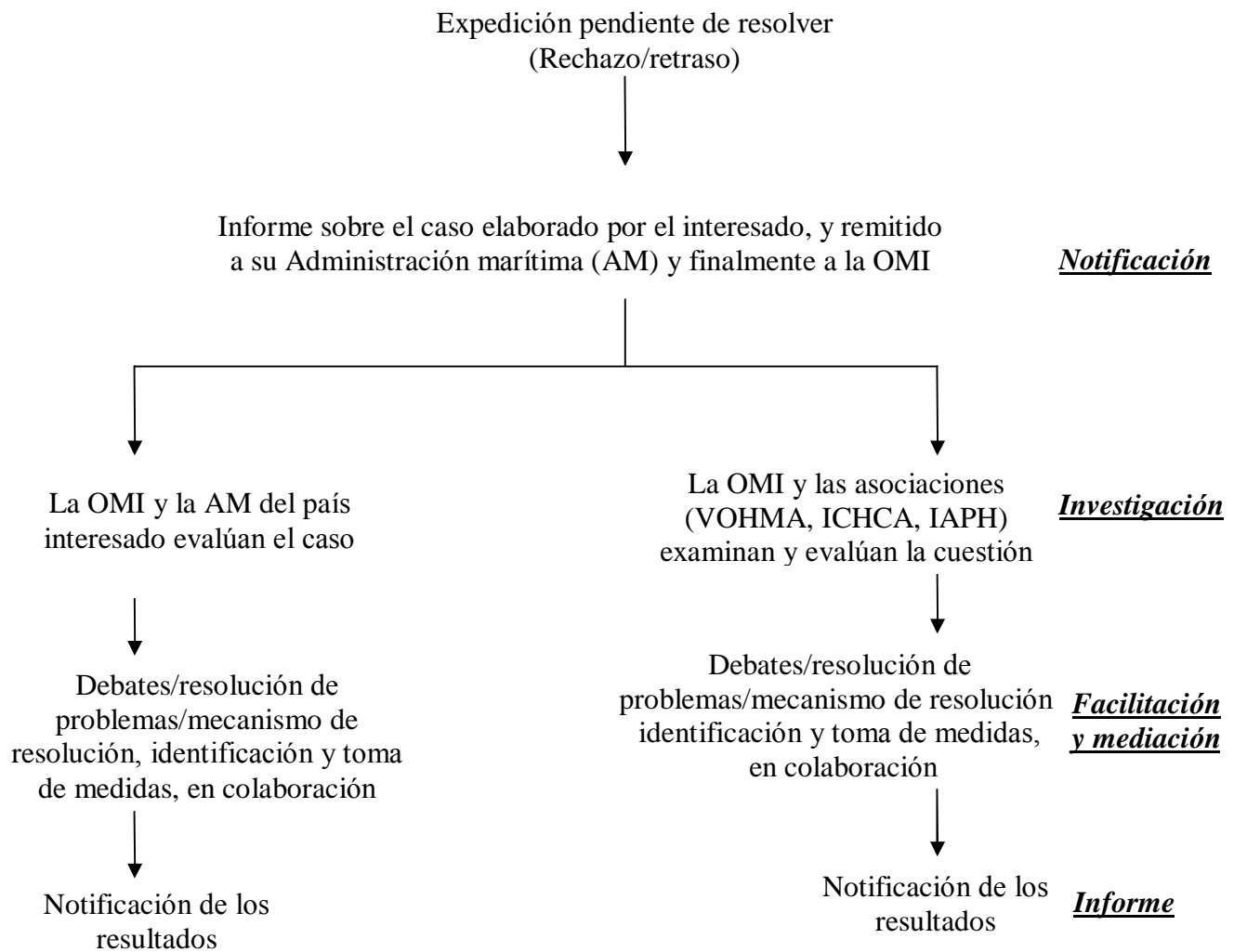
4 Notificación de casos

La Secretaría de la OMI, en colaboración con otros organismos de las Naciones Unidas interesados:

- .1 mantendrá al día la base de datos incluidos los resultados de los procesos de facilitación/mediación; y
- .2 elaborará un informe sobre los casos de rechazo o retraso, la situación, las causas y los resultados importantes relacionados con el rechazo o el retraso de remesas, que se presentará al Comité de Facilitación y a otros organismos pertinentes, si procede.

ANEXO 1

SINOPSIS DEL PROCESO DE TRABAJO DE LA OMI



ANEXO 2

INFORME SOBRE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN RELACIÓN
CON EL TRANSPORTE DE MATERIALES RADIATIVOS
DE LA CLASE 7 DEL CÓDIGO IMDG

(Presentado de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.984(24))

Informe presentado por¹:

Fecha:

Nombre del producto:

Número ONU:

Nombre de expedición:

Clase o división del Código IMDG:

Número de referencia de la expedición (identificación del consignador)

La expedición de la remesa arriba indicada experimentó dificultades

El transporte de la remesa arriba indicada sufrió retraso fue denegado

Consignador:

Consignatario:

Transportista: *(se deberá cumplimentar en caso de denegación o dificultades)*

Nombre la aeronave/buque/vehículo:

Tipo de aeronave/buque/vehículo:

Número del vuelo/número IMO de identificación del buque/número del vehículo:

Número del vuelo/número del viaje/referencia de la ruta:

Lugar (puerto) y fecha de carga:

Fecha en que se experimentó la dificultad:

Nombre de la entidad relacionada con la dificultad:

Lugar(es) (puerto(s)) y fecha(s) de tránsito:

Destino:

Breve descripción de los acontecimientos:

Razones alegadas para retrasar o rechazar el transporte:

Medidas adoptadas para resolver el caso *(si procede)*:

Consecuencias del rechazo o el retraso:

Información complementaria u observaciones pertinentes:

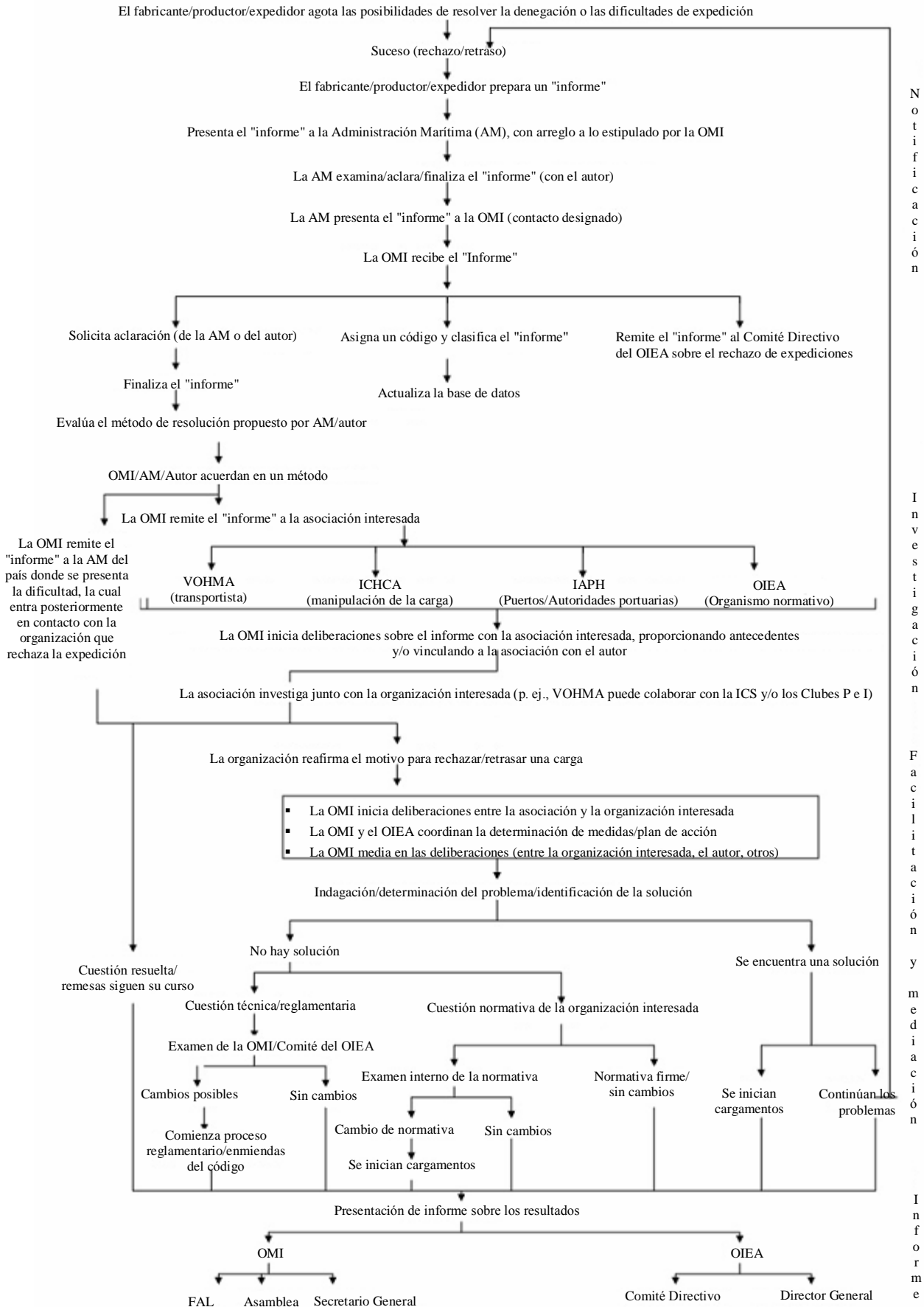
Sugerencias *(si procede)*:

Nombre, cargo y datos de contacto de la persona que presenta el informe:

¹ Nombre de los Gobiernos Miembros o de las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas y del fabricante/productor/expedidor que presentan el informe.

ANEXO 3

Proceso de trabajo de la OMI para supervisar, facilitar y coordinar la resolución de las dificultades identificadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG



ANEXO 6**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA
PROVISIONAL DEL 35º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ**

Adopción del reglamento interior*

Decisiones de otros órganos de la OMI

Examen y adopción de propuestas de enmienda al Convenio

Examen general e implantación del Convenio:

- .1 estado jurídico del Convenio
- .2 examen de las normas y prácticas recomendadas
- .3 elaboración de un manual explicativo del Convenio

Medios electrónicos para el despacho de buques:

- .1 posibilidades del comercio electrónico para la facilitación del tráfico marítimo
- .2 elaboración de mensajes IED para la transmisión de información relacionada con la protección
- .3 revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico
- .4 cooperación entre Estados Miembros
- .5 aplicación del concepto de ventanilla única

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

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

* A reserva de la entrada en vigor de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI.

Certificados y documentos que deben llevarse a bordo e impresos de facilitación:

- .1 lista de los certificados y documentos que deben llevarse a bordo
- .2 acceso electrónico a los certificados y documentos que deben llevarse a bordo
- .3 implantación de los impresos de facilitación 1 a 7

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

Protección y facilitación del comercio internacional

Interfaz buque-puerto:

- .1 facilitación del embarque de cargas peligrosas

Cooperación y asistencia técnica

Institucionalización del Comité*

Relaciones con otras organizaciones

Aplicación de las Directrices del Comité

Programa de trabajo

Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009

Otros asuntos

* A reserva de la entrada en vigor de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI.