



COMITÉ DE FACILITACIÓN
36º periodo de sesiones
Puntos 6.1 y 8 del orden del día

FAL 36/8/4
16 julio 2010
Original: INGLÉS

PROTECCIÓN Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Facilitación de los permisos de tierra y el acceso a los buques mediante la supresión de restricciones innecesarias resultantes de las divergencias en la aplicación del Código PBIP

Nota presentada por la Asociación Internacional de Servicios y Proveedores de Buques (ISSA)

RESUMEN

<i>Sinopsis:</i>	En el presente documento se formulan observaciones sobre la propuesta de adoptar una circular FAL acerca de la "Facilitación de los permisos de tierra y el acceso a los buques mediante la supresión de restricciones innecesarias resultantes de las divergencias en la aplicación del Código PBIP" y se invita también a que se constituya un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos.
<i>Principios estratégicos:</i>	8
<i>Medidas de alto nivel:</i>	8.0.2
<i>Resultados previstos:</i>	8.0.2.1 y 8.0.2.2
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Véase el párrafo 15.
<i>Documentos conexos:</i>	FAL 36/8 y FAL 36/8/1.

1 Las observaciones sobre los documentos FAL 36/8 y FAL 36/8/1 que la ISSA formula a continuación se presentan de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9.5 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Facilitación (FAL.3/Circ.195).

2 Tomando como referencia el anexo del anexo del documento FAL 36/8, "Orientaciones relativas al permiso de tierra y acceso a los buques", y los párrafos numerados correspondientes:

- .1 Debería permitirse el acceso a las instalaciones de tierra a los tripulantes de buques que se hayan contratado de manera adecuada, con datos documentados antes de la llegada del buque, en condiciones controladas por la instalación de la terminal. Esta debe encargarse también de la

repatriación o contratación de individuos que hayan completado su periodo de servicio a bordo o que estén reemplazando a un miembro actual de la tripulación.

.2 Muchos buques realizan travesías largas y tienen periodos de permanencia en puerto cortos, y la necesidad de abastecerse de provisiones y existencias y de recoger en ocasiones piezas de respeto fundamentales constituye una parte esencial de sus operaciones habituales. A veces también pueden ser necesarios los servicios de un técnico especializado a fin de reparar o instalar equipo vital para el funcionamiento seguro del buque.

.3 La asistencia médica es uno de los servicios básicos que pueden ser necesarios y puede incluir la asistencia de un especialista a bordo o la asistencia del individuo a instalaciones especializadas en tierra.

3 El Plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) debe redactarse de modo que se prevean todos los movimientos indicados en el párrafo 2 *supra*. Ningún PPIP debería aprobarse a menos que se aborden dichas medidas.

4 Después de travesías prolongadas en el mar, muchos tripulantes tienen la necesidad de ir a tierra de manera segura y controlada. Los motivos pueden ser la adquisición de artículos personales básicos, la necesidad de cambiar de entorno o la necesidad de utilizar instalaciones terrestres como el teléfono o los sistemas de transferencia monetaria. Muchos marineros tienen también la necesidad de ponerse en contacto con organizaciones de asistencia social o laboral.

5 Hay muchos casos en los que no se dispone de algunos de los servicios indicados *supra*, o incluso de ninguno de ellos en el peor de los casos, durante la permanencia del buque en el puerto. En la mayoría de los casos se utiliza el Código PBIP como el instrumento para prohibir el acceso o la salida sin reflexionar sobre las posibles formas de controlar estos de manera práctica y segura.

Documento presentado por las Islas Marshall, Panamá, Ucrania y la ITF (FAL 36/8/1)

6 Hay varios puertos en el mundo en los que se ha denegado el permiso de tierra a tripulantes de buques esgrimiendo el Código PBIP. Esto causa trastornos y ansiedad a los individuos, lo cual podría ser contraproducente para los objetivos del Código PBIP.

7 No obstante, hay algunos puertos que han adoptado las medidas adecuadas para garantizar que se acompañe de manera segura a los tripulantes desde la plancha de desembarco del buque hasta la entrada de la instalación, así como que, en algunos casos, haya un transporte adecuado desde la instalación portuaria hasta el núcleo urbano más próximo.

8 También es indudable que, en muchos puertos, se tratan de manera diferente las distintas nacionalidades, lo cual parece deberse más a una "política" de inmigración que al Código PBIP.

9 En el caso de que se implantasen, las prescripciones que se indican en el anexo del documento FAL 36/8/1 representarían un avance importante en cuanto a la reducción de los problemas concretos de la tripulación. Hay que seguir trabajando para garantizar la libre circulación de mercancías y servicios, que repercuta indirectamente en los miembros de la tripulación de a bordo.

Observación adicional de la ISSA sobre el acceso a puerto

10 La ISSA ha recibido muchas quejas de proveedores de buques de todo el mundo, en las que se indica que las autoridades portuarias están cobrando cantidades excesivas de dinero simplemente por permitir el acceso a sus puertos y terminales y que están utilizando el Código PBIP como excusa para imponer pagos con frecuencia sospechosos.

11 Colegas de otras organizaciones representativas han informado también a la ISSA de pagos impuestos simplemente por transportar un marinero varios cientos de metros hasta las puertas del puerto en los que ha vuelto a utilizarse como excusa el Código PBIP.

12 La ISSA opina que esta utilización del Código PBIP como medio para recaudar ingresos adicionales para un puerto no era lo que se tenía en mente cuando se concibió dicho código.

Propuesta

13 La ISSA cree firmemente que este asunto debe examinarse más a fondo y que deben recopilarse ejemplos sobre la aplicación inadecuada del Código PBIP de las maneras indicadas por la propia ISSA.

14 La ISSA acogería con sumo agrado la posibilidad de dirigir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos si los Estados Miembros y ONG interesados están de acuerdo con sus opiniones y desean poner fin a dichas prácticas para beneficio de todo el sector.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

15 Se invita al Comité a que tome nota de las observaciones de la ISSA y a que, si lo estima oportuno, constituya el grupo de trabajo por correspondencia interperiodos propuesto.
