

14982 ENMIENDAS de 1999 al anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, hecho en Londres el 9 de abril de 1965 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de septiembre de 1973), aprobadas por el Comité de Facilitación en su 27.º período de sesiones mediante Resolución FAL.6(27), de 9 de septiembre de 1999.

RESOLUCIÓN FAL.6(27)
(Aprobada el 9 de septiembre de 1999)

Aprobación de enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada

El Comité de facilitación,

Recordando el artículo VII.2.a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, en adelante llamado «el Convenio», que trata del procedimiento que se ha de seguir para enmendar las disposiciones del anexo al Convenio,

Recordando además las funciones que el Convenio confiere al Comité de Facilitación por lo que respecta al examen y aprobación de las enmiendas al Convenio,

Habiendo examinado, en su vigésimo séptimo período de sesiones, las enmiendas al anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII.2.a) del mismo,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII.2.a) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;

2. Resuelve, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII.2.b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de enero de 2001, a menos que antes del 1 de octubre de 2000 como mínimo un tercio de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario general que no aceptan las enmiendas;

3. Pide al Secretario general que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII.2.a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;

4. Pide además al Secretario general que notifique a todos los Gobiernos signatarios la aprobación y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO

Enmiendas al anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, en su forma enmendada

SECCIÓN 1. DEFINICIÓN Y DISPOSICIONES GENERALES

C. Técnicas de proceso electrónico de datos

1. Se eleva a Norma la Práctica recomendada 1.4, y queda redactada como sigue:

«1.4 Norma. Al introducir técnicas de intercambio de datos electrónicos con el fin de facilitar el cumplimiento de las formalidades, los Gobiernos Contratantes alentarán a las autoridades públicas y a las demás partes interesadas (armadores de buques, empresas de manipulación, puertos marítimos y/o agentes de carga, etc.) a que se intercambien los datos con arreglo a las normas correspondientes de las Naciones Unidas, incluidas las normas de las Naciones Unidas relativas al Intercambio de Datos Electrónicos para la Administración, el Comercio y el Transporte (UN/EDIFACT).»

2. Se modifica la Norma 1.5 existente como sigue:

«1.5 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que todo documento exigido, en forma impre-

sa, para el cumplimiento de las formalidades, se elabore utilizando técnicas informáticas en papel ordinario siempre que sea legible y se ajuste al formato indicado en el Convenio FAL y que contenga los datos exigidos.»

3. Se modifica la Norma 1.6 existente como sigue:

«1.6 Norma. Las autoridades públicas que adopten técnicas de intercambio de datos electrónicos (EDI) para el cumplimiento de las formalidades limitarán los datos que exigen de los armadores de buques y de otras partes interesadas a los exigidos por el Convenio FAL.»

4. Se modifica el texto inicial de la Práctica recomendada 1.7 como sigue:

«1.7 Práctica recomendada. Al prever, introducir o modificar técnicas de intercambio de datos electrónicos (EDI) para el cumplimiento de las formalidades, las autoridades públicas deberán: ...»

5. Se modifica la Norma 1.8 existente como sigue:

«1.8 Norma. Las autoridades públicas que introduzcan técnicas de intercambio de datos electrónicos (EDI) para facilitar el cumplimiento de las formalidades alentarán a los operadores marítimos y a otras partes interesadas a utilizarlas, pero sin reducir el nivel de servicios ofrecidos a los operadores que no las utilicen.»

6. Se añade una nueva sección D sobre el tráfico ilícito de estupefacientes, como sigue:

«D. Tráfico ilícito de estupefacientes

1.9 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán esforzarse por celebrar acuerdos de cooperación con los armadores de buques y otras partes interesadas con vistas a reforzar su capacidad para combatir el contrabando de estupefacientes, ofreciendo al mismo tiempo mejoras en las facilidades. Dichos acuerdos podrán basarse en los memorandos de acuerdo del Consejo de Cooperación Aduanera*, así como en las directrices conexas.

1.10 Norma. Cuando, en el marco de un acuerdo de cooperación, las autoridades públicas, los armadores de buques y otras partes interesadas tengan acceso a datos sensibles de carácter comercial o de otro tipo, deberán respetar el carácter confidencial de dichos datos.

1.11 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán utilizar el análisis de riesgos con el fin de mejorar su capacidad para identificar movimientos ilícitos de estupefacientes, facilitando con ello la legítima circulación de personas y bienes.»

SECCIÓN 2. LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE BUQUES

B. Contenido y finalidad de los documentos

1. En la Práctica recomendada 2.3.1 se introducen las palabras «identificación del contenedor, en caso necesario;» antes de las palabras «marcas y números» en el quinto tope, debajo de a), y en el cuarto tope, debajo de b).

2. Se añade la nota siguiente al texto de la Práctica recomendada 2.3.1:

«Nota: A efectos de la adecuada descripción del número y tipo de bultos en la declaración de la carga, los armadores de buques y las demás partes

* Desde 1994 denominado Organización Mundial de Aduanas.

interesadas deberán garantizar que se utilice la unidad de embalaje exterior de las mercancías. Si las mercancías van en palés, deberá indicarse el número y el tipo de bultos contenidos en el palé o palés. Si los bultos contenidos en el palé no están embalados, deberá utilizarse la cantidad y descripción de las mercancías contenidas en el palé.»

3. Se modifica la Práctica recomendada 2.5.2 como sigue:

«2.5.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deberán exigir normalmente más que los datos de los efectos de la tripulación que no cumplan las condiciones para estar exentos de derechos y gravámenes aduaneros o que estén sujetos a prohibiciones o restricciones.»

4. Se sustituye el texto de la casilla 2 del impreso FAL.4 por el siguiente:

«Efectos que no cumplen las condiciones para estar exentos de derechos y gravámenes aduaneros o que están sujetos a prohibiciones o restricciones.»

SECCIÓN 3. LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS

A. Llegada y salida de personas

1. Se añade una nueva Norma 3.3.3 y una nueva Práctica recomendada 3.3.4 como sigue:

«3.3.3 Norma. Antes de la aceptación de los pasajeros y la tripulación con vistas a examinar si pueden ser admitidos en el territorio del Estado, la responsabilidad de su custodia y atención seguirá recayendo sobre el armador del buque.

3.3.4 Práctica recomendada. Tras la aceptación condicional o incondicional de los pasajeros y la tripulación para su examen, y si las personas en cuestión están bajo el control físico de las autoridades públicas, éstas deberán ser responsables de su custodia y atención hasta que sean admitidas para la entrada o se las considere no admisibles.»

2. Se cambia la numeración de la Norma 3.3.3 existente por 3.3.5 y se añade una nueva Norma 3.3.6 como sigue:

«3.3.6 Norma. Cuando una persona sea considerada no admisible, las autoridades públicas informarán, sin demora injustificada, al armador del buque y le consultarán acerca de las medidas que se han de tomar en relación con su devolución. El armador del buque será responsable de los gastos relacionados con la devolución de una persona no admisible y, en el caso de que vuelva a ponerse la persona bajo la custodia del armador del buque, éste será responsable de llevar a cabo su rápida devolución a:

El país de embarque, o
Cualquier otro lugar en que la persona sea admisible.»

3. Se cambia la numeración de la Norma 3.3.4 existente por 3.3.7.

B. Medidas encaminadas a facilitar las formalidades relativas a la carga, los pasajeros, la tripulación y el equipaje

1. Se sustituye la Norma 3.15.1 como sigue:

«3.15.1 Norma. Las autoridades públicas alentarán a los armadores de buques a que tomen

precauciones en el punto de embarque con vistas a garantizar que los pasajeros estén en posesión de los documentos de control exigidos por los Estados receptores o de tránsito.»

2. Se inserta una nueva Norma 3.15.2 como sigue:

«3.15.2 Norma. Cuando una persona sea considerada no admisible y sea expulsada del territorio del Estado, no se impedirá al armador del buque repercutir sobre dicha persona cualesquiera costes que puedan surgir de su no admisibilidad.»

3. Se cambia la numeración de la Práctica recomendada existente 3.15.2 por 3.15.3.

SECCIÓN 4. LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE CARGAS Y OTROS ARTÍCULOS

A. Disposiciones generales

1. Se modifica la Práctica recomendada 4.3 como sigue:

«4.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas alentarán a los propietarios y/u operadores de terminales marítimas de carga a que las equipen con instalaciones de almacenamiento destinadas a cargas especiales (por ejemplo, objetos de valor, mercancías perecederas, restos humanos, sustancias radiactivas y otras mercancías peligrosas, así como animales vivos), según sea necesario; deberán protegerse en todo momento contra el acceso de personas no autorizadas las zonas de terminales marítimas de carga en las que se almacenen antes de su embarque la carga general y especial y el correo.»

2. Se inserta una nueva Norma 4.4 como sigue:

«4.4 Norma. Todo Gobierno Contratante que continúe exigiendo licencias o permisos para la exportación, importación y trasbordo de ciertos tipos de mercancías establecerá procedimientos sencillos que permitan la obtención o la renovación de dichos permisos y licencias rápidamente.»

3. Se inserta una nueva Práctica recomendada 4.5 como sigue:

«4.5 Práctica recomendada. Cuando un cargamento pueda, por su naturaleza, llamar la atención de diferentes servicios de control —aduanero y veterinario o sanitario, por ejemplo—, los Gobiernos Contratantes deberán habilitar al servicio de aduanas o a uno de los otros servicios para el cumplimiento de las formalidades, o, cuando ello no sea posible, tomará todas las medidas necesarias para garantizar que las formalidades se cumplan simultáneamente en un mismo lugar y con la mínima demora.»

4. Se cambia la numeración de la Práctica recomendada existente 4.4 por 4.6.

B. Formalidades para el despacho de carga destinada a la exportación

1. Se sustituyen los epígrafes «B. Formalidades para el despacho de carga destinada a la exportación» y «C. Formalidades para el despacho de carga destinada a la importación», por «B. Formalidades para el despacho de carga».

2. Se cambian los títulos «D», «E» y «F» existentes por «C», «D» y «E», respectivamente.

3. Se redacta la Práctica recomendada 4.7 existente como sigue:

«4.7 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán desarrollar procedimientos para utilizar información obtenida previamente a la llegada, con objeto de facilitar la tramitación de las declaraciones aduaneras y permitir la realización de las formalidades antes de la llegada de la carga.»

4. Se añaden las siguientes nuevas Normas y Prácticas recomendadas a la Sección 4.B:

«4.8 Práctica recomendada. Las autoridades públicas establecerán procedimientos para el despacho de la carga, basándose en las disposiciones correspondientes del Convenio para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros (el Convenio de Kyoto).

4.9 Norma. Las autoridades públicas limitarán las intervenciones físicas al mínimo necesario para garantizar que se cumple la ley utilizando la evaluación de riesgos para identificar la carga que ha de ser examinada.

4.10 Práctica recomendada. En la medida que lo permitan los recursos, las autoridades públicas deberán llevar a cabo, basándose en una solicitud válida, controles físicos de la carga en caso necesario, en el punto en que ésta es cargada en su medio de transporte y durante el proceso de carga, ya sea en el muelle, ya, si se trata de una carga unitaria, en el lugar donde se realiza la carga y sellado del contenedor.

4.11 Norma. Las autoridades públicas garantizarán que los requisitos para la obtención de estadísticas no reduzcan significativamente la eficacia del comercio marítimo.

4.12 Práctica recomendada. Las autoridades públicas utilizarán las técnicas de intercambio de datos electrónicos (EDI) con vistas a obtener información para acelerar y simplificar el cumplimiento de las formalidades.»

5. Se cambia la numeración de las Normas y Prácticas recomendadas existentes 4.5 a 4.15 como corresponda.

Copia certificada conforme del texto de las enmiendas al anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, aprobadas en el vigésimo séptimo período de sesiones del Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional el 9 de septiembre de 1999, de conformidad con el artículo VII de dicho Convenio, y que figuran en el anexo a la resolución FAL.6(27) del Comité, cuyo texto original se ha depositado en poder del Secretario general de la Organización Marítima Internacional.

Por el Secretario general de la Organización Marítima Internacional,

(Firma ilegible)

Londres, a 30 de septiembre de 1999.

Las presentes enmiendas entraron en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2001, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII.2.b) del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 9 de julio de 2002.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

14983 *ENTRADA en vigor del Acuerdo bilateral entre el Reino de España y la República de Bolivia en materia de adopciones, hecho en Madrid el 29 de octubre de 2001, cuya aplicación provisional fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 304, de fecha 20 de diciembre de 2001.*

El Acuerdo bilateral entre el Reino de España y la República de Bolivia en materia de adopciones, hecho en Madrid el 29 de octubre de 2001, entrará en vigor, conforme a lo previsto en su disposición final 3, el 1 de agosto de 2001, primer día del segundo mes siguiente al de la última modificación cruzada entre las Partes comunicando el cumplimiento de los respectivos requisitos legales internos.

Lo que se hace público para conocimiento general, completando así la inserción efectuada en el «Boletín Oficial del Estado» número 304, de 20 de diciembre de 2001.

Madrid, 4 de julio de 2002.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

14984 *ORDEN APA/1882/2002, de 23 de julio, por la que se dictan disposiciones para el desarrollo, en el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas de Andalucía, Cataluña, Región de Murcia y Comunidad Valenciana, del Real Decreto-ley 1/2002, de 22 de marzo, por el que se adoptan medidas de carácter urgente para reparar los daños causados por las lluvias, temporales y otros fenómenos naturales relacionados con la citada climatología adversa, acaecidos desde los últimos días del mes de septiembre de 2001 hasta finales del mes de febrero de 2002.*

Por el Real Decreto-ley 1/2002, de 22 de marzo, se adoptan medidas de carácter urgente para reparar los daños causados por las lluvias, temporales y otros fenómenos naturales relacionados con la climatología adversa acaecidos desde los últimos días del mes de septiembre de 2001 hasta finales del mes de febrero de 2002 en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Illes Balears, Canarias, Cataluña, Región de Murcia, Comunidad Valenciana y Ciudad de Melilla.

En el artículo 4 del citado Real Decreto-ley se establece que serán objeto de indemnización los daños ocurridos en aquellas explotaciones agrarias que, teniendo aseguradas sus cosechas, hayan sufrido pérdidas, por riesgos no cubiertos por las líneas de seguros agrarios incluidas en el Plan de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2001, en las condiciones que en el citado artículo se establecen.

En Andalucía, el temporal de viento y lluvia producido en el otoño del año 2001, ha causado daños en los cultivos hortícolas y en la producción de aguacate.

En las Illes Balears tuvieron lugar diversos episodios de condiciones climatológicas adversas durante el período considerado, que afectaron a algunas producciones hortícolas. Dado que el grado de aseguramiento entre