



COMITÉ DE FACILITACIÓN
26° periodo de sesiones
Punto 19 del orden del día

FAL 26/19
18 septiembre 1998
Original: INGLÉS

INFORME DEL 26° PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

Sección	Página
1 GENERALIDADES - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	3
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	5
3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL	6
4 EXAMEN Y APROBACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO	7
5 MENSAJES MEDIANTE INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES	7
6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	9
7 REVISIÓN GENERAL DEL CONVENIO	9
8 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES	15
9 FORMALIDADES RELACIONADAS CON LA CARGA: ASPECTOS DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	16
10 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS: POLIZONES	16
11 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI: MODELO DE NOTIFICACIÓN ARMONIZADO	18
12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO	18

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.

Sección	Página
13 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN	26
14 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	28
15 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN	29
16 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES	30
17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 1999	31
18 OTROS ASUNTOS	31
19 INFORME PARA EL CONSEJO	32

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	-	ORDEN DEL DÍA DEL 26° PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	-	<i>AMENDMENTS TO THE EDIMAR MESSAGES IMPLEMENTATION GUIDES</i>
ANEXO 3	-	<i>IMPLEMENTATION GUIDE FOR THE INVENTORY REPORT MESSAGE FOR THE SHIP'S STORE DECLARATION</i>
ANEXO 4	-	MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE IED
ANEXO 5	-	PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN
ANEXO 6	-	SUBPROGRAMA REVISADO DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN
ANEXO 7	-	CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 27° PERIODO DE SESIONES
ANEXO 8	-	PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO (SPI)

1 GENERALIDADES - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Introducción

1.1 El Comité de Facilitación celebró su 26º periodo de sesiones del 7 al 11 de septiembre de 1998 bajo la presidencia del Sr. L. Barchue (Liberia). También estuvo presente el Vicepresidente, Sr. J.-M. Nevens (Bélgica).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	GRECIA
ANGOLA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ARGENTINA	JORDANIA
BAHAMAS	ISLAS MARSHALL
BANGLADESH	ITALIA
BÉLGICA	LIBERIA
BRASIL	LITUANIA
CANADÁ	MALASIA
CHILE	MALTA
CHINA	MÉXICO
COLOMBIA	NIGERIA
CONGO	NORUEGA
CÔTE D'IVOIRE	PAÍSES BAJOS
CUBA	PANAMÁ
DINAMARCA	PERÚ
ECUADOR	POLONIA
EGIPTO	REINO UNIDO
ESPAÑA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DE COREA
ESTONIA	REPÚBLICA POPULAR
ETIOPÍA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SRI LANKA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	TAILANDIA
GHANA	TURQUÍA

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 Asistieron al periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)

así como observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES
(CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PERMANENTE DE LOS CONGRESOS
DE NAVEGACIÓN (AIPCN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DE TRANSPORTE DE CARGA
(ICHCA)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES (IICL)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES
(IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA (IRU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA
(INTERCARGO)

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y, ante todo, hizo hincapié en lo importante que es la contribución del Comité a los esfuerzos que se llevan a cabo en todo el mundo para combatir el tráfico ilícito de drogas, a través de la elaboración 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, aprobadas mediante la resolución A.872(20).

Al referirse a las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, que fueron también aprobadas por la Asamblea mediante la resolución A.871(20), el Secretario General resaltó la ayuda que su implantación supone para todos aquellos que se enfrentan cotidianamente con problemas de polizonaje.

Tras recordar que, en el pasado, había manifestado su preocupación respecto de los problemas ocasionados por el tráfico de indocumentados por mar, el Secretario General se refirió a las más recientes novedades dentro y fuera de la OMI respecto de esta cuestión y de la cuestión de las migraciones ilegales, que se habían convertido en asuntos de gran importancia para muchos Miembros de la Organización. Informó al Comité de que, tras la aprobación por la Asamblea de la resolución A.867(20) (Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar), en la cual se "encarga a los órganos pertinentes de la OMI que examinen, según sea necesario, la cuestión del tráfico o el transporte de migrantes por mar desde la perspectiva de la seguridad de la vida humana en el mar y que elaboren un sistema de notificación relativo a estas prácticas", el Comité de Seguridad Marítima había establecido un grupo de trabajo por correspondencia encargado de organizar la contribución de la OMI a un convenio general para luchar contra la delincuencia transnacional organizada, que está elaborando actualmente la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal de las Naciones Unidas, y en el cual se esperaba que se incluyan disposiciones para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes por mar.

En relación con otras actividades de facilitación, el Secretario General señaló al Comité que se había acordado un nuevo proyecto de facilitación para la región de América Latina y el Caribe, que abarca la implantación del Convenio de Facilitación y de las recientemente aprobadas Directrices recogidas en la

resolución A.872(20). El proyecto será financiado conjuntamente por los Países Bajos y el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas.

Por lo que respecta a la utilización de mensajes mediante intercambio electrónico de datos (IED) para el despacho de los buques y la carga, en especial de las mercancías peligrosas, subrayó que para acelerar el tiempo de despacho, especialmente en el caso de los buques portacontenedores de dimensiones cada vez mayores, era urgentemente necesaria la simplificación de los procedimientos pertinentes en los puertos y la utilización del IED a efectos del despacho; y que las guías sobre la utilización de los mensajes, que se habían perfeccionado en el lapso interperiodos y se ultimarían en el actual periodo de sesiones, facilitarán en gran medida el despacho de los buques con medios electrónicos.

Respecto al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI), se refirió al examen continuo del establecimiento y funcionamiento de instalaciones receptoras, incluidos los mecanismos de financiamiento. La labor sobre esta cuestión se había adelantado en el lapso interperiodos y se espera que se lograrán más progresos en el actual periodo de sesiones. Otras cuestiones de importancia en el orden del día del Grupo de trabajo SPI eran los cursos modelo sobre manipulación de la carga, asistencia con remolcadores, actualización de la lista bibliográfica y, en cooperación con el Subcomité DSC, las prescripciones sobre formación multimodal.

Habida cuenta de que hasta la fecha sólo se han recibido 40 de las 104 aceptaciones de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI necesarias para institucionalizar el Comité de Facilitación, el Secretario General manifestó su preocupación por los limitados avances realizados, así como su esperanza de que un mayor número de Gobiernos tomará medidas para aceptar dichas enmiendas, de modo que las mismas puedan entrar en vigor sin mayores dilaciones.

Verificación de poderes

1.5 En nombre del Secretario General, el Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité de que todos los poderes presentados para el periodo de sesiones estaban en regla.

Aprobación del orden del día

1.6 En el anexo 1 figura el orden del día aprobado por el Comité y una lista de los documentos presentados en relación con cada uno de sus puntos.

1.7 El Comité acordó examinar la declaración hecha por la delegación de Etiopía sobre la liberación de la carga destinada a prestar socorro en casos de desastre en relación con el punto 18 del orden del día (Otros asuntos).

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Comité tomó nota de las decisiones relacionadas con su labor adoptadas en los periodos de sesiones que se indican a continuación:

- .1 vigésima Asamblea (FAL 26/2);
- .2 19º periodo de sesiones extraordinario del Consejo (FAL 26/2/1);
- .3 40º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (FAL 26/2);
- .4 69º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (FAL 26/2);

- .5 3º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) (FAL 26/2); y
- .6 41º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (FAL 26/2).

2.2 Las medidas adoptadas por el Comité en relación con las decisiones precedentes se reseñan en las secciones pertinentes del presente informe.

Resultados de la vigésima Asamblea

2.3 El Comité tomó nota de que la Asamblea (FAL 26/2), en su vigésimo periodo de sesiones, había aprobado los informes del Comité correspondientes a sus periodos de sesiones 24º y 25º y las resoluciones A.871(20) -Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje- y A.872(20) -Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, que el Comité había elaborado en su 25º periodo de sesiones.

Resultados del 19º periodo de sesiones extraordinario del Consejo

2.4 El Comité tomó nota (FAL 26/2/1) de que el Consejo, en su 19º periodo de sesiones extraordinario, había aprobado el informe del Comité correspondiente a su 25º periodo de sesiones.

3 CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Estado jurídico del Convenio

3.1 El Comité tomó nota (FAL 26/3) de que, desde su 25º periodo de sesiones, Guyana, Letonia y Sri Lanka se habían adherido al Convenio con efecto a partir del 10 de diciembre de 1997, el 20 de enero de 1998 y el 6 de marzo de 1998, respectivamente, elevando así a 81 el número total de Gobiernos Contratantes.

3.2 El Comité tomó nota con satisfacción de las medidas adoptadas por el Gobierno de Sri Lanka (FAL 26/3/1) como consecuencia de las recomendaciones del seminario FAL celebrado en Colombo en julio de 1996. Se consideró que la información proporcionada constituía un ejemplo positivo y se invitó a otros países en los que se habían celebrado seminarios FAL a que siguieran el ejemplo.

3.3 La delegación de Filipinas informó al Comité de que los organismos gubernamentales pertinentes estaban a punto de presentar al Senado Filipino los documentos para la adhesión al Convenio. De conformidad con los procedimientos internacionales, el Senado de Filipinas examinará los documentos de adhesión con miras a sancionarlos. La delegación espera que este proceso internacional se concluya rápidamente.

3.4 Las delegaciones de Jordania y de Bangladesh informaron al Comité acerca de las medidas adoptadas por sus países como consecuencia de los seminarios FAL respectivos.

3.5 Al expresar su agradecimiento a los Gobiernos de Guyana, Letonia y Sri Lanka, el Comité instó a los Gobiernos Miembros a que ratifiquen el Convenio lo antes posible, a fin de contribuir a los esfuerzos de la Organización para facilitar el tráfico marítimo internacional.

Medios y procedimientos para alentar la aceptación del Convenio, incluidas las actividades de fomento

3.6 El Comité, tras tomar nota de que no se habían presentado documentos sobre este subpunto y de que todas las actividades relativas a los seminarios FAL se habían examinado en relación con el punto 13 del orden del día (Subprograma de cooperación técnica para la facilitación), acordó suprimirlo de su programa de trabajo.

4 EXAMEN Y APROBACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO

El Comité tomó nota de que no se habían propuesto enmiendas al Anexo del Convenio para su aprobación oficial en el actual periodo de sesiones, y acordó examinar el documento FAL 26/4, presentado por los Países Bajos, y futuras enmiendas en relación con el punto 7 del orden del día (Revisión general del Convenio).

5 MENSAJES MEDIANTE INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS PARA EL DESPACHO DE BUQUES

Elaboración de sistemas uniformes para la llegada, permanencia y despacho de buques, personas y cargas

5.1 Tras tomar nota de que no se habían presentado documentos en relación con este subpunto, el Comité acordó aplazar el examen de la cuestión hasta su próximo periodo de sesiones.

Métodos electrónicos para facilitar el movimiento de buques, personas y cargas

Guías sobre la utilización de mensajes

5.2 El Comité, en su 25º periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafo 5.7), examinó y aprobó en general el informe del Grupo de redacción sobre el intercambio electrónico de datos (FAL 25/WP.9), y en particular:

- .1 refrendó las recomendaciones que figuran en los párrafos 4 a 6 del documento FAL 25/WP.9 sobre el uso de las guías de utilización para los siete mensajes de los impresos FAL;
- .2 invitó a los Gobiernos Miembros a que, cuando sea posible, utilicen el método de IED para la notificación de mercancías peligrosas;
- .3 recomendó que se siguiera armonizando la utilización de los mensajes mediante IED relativos a los buques en puerto y a lo largo de las costas, medida de carácter urgente para mejorar la facilitación;
- .4 tras reconocer que las firmas de los miembros de la tripulación en la Declaración de efectos y mercancías de la tripulación no son exigidas necesariamente por los puertos y que el mensaje puede enviarse sin esas firmas, y que, cuando es necesario, puede presentarse al arribar el buque, volvió a establecer el Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Singapur con el mandato que figura en el anexo 2, y le pidió que ultimara las guías de utilización equivalentes para los impresos FAL 3 y 4 y un posible mensaje único para los impresos FAL 4 y 5; y

- .5 invitó al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia a que ultimara el texto de las guías de utilización aprobadas y las remitiera a la Secretaría para su distribución con la signatura FAL.5/Circ.11.

5.3 El Comité tomó nota del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el intercambio electrónico de datos (FAL 26/5), elaborado por Singapur.

5.4 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y el proyecto de guías de utilización para los mensajes transmitidos mediante intercambio electrónico de datos para los impresos FAL 1 a 6 y el mensaje BERMAN (FAL 26/5), tomar nota del informe sobre la marcha del proceso de elaboración de la notificación sobre mercancías peligrosas por IED de PROTECT, a cargo de los Países Bajos (FAL 26/INF.10), y teniendo en cuenta las observaciones formuladas, el Comité manifestó su agradecimiento por la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo por correspondencia, y acordó volver a establecer el Grupo de redacción sobre el intercambio electrónico de datos bajo la presidencia de los Países Bajos con el cometido de:

- .1 ultimar las guías de utilización para los mensajes EDIMAR;
- .2 mantener estrecha relación con el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto respecto de la cuestión del mensaje PROTECT; y
- .3 elaborar proyectos de recomendaciones sobre los procedimientos para las futuras peticiones de IED.

Mensajes de los impresos FAL

5.5 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (FAL 26/WP.3), el Comité acordó enmendar el proyecto de guía para los impresos FAL 1, 2, 5 y 6, teniendo en cuenta todas las observaciones formuladas por la OMA y otras organizaciones, tal como se adjunta en el anexo 2. En el Impreso FAL 2, el número de identificación del contenedor se incluirá con la condición siguiente: los contenedores deben hallarse a bordo del buque y las autoridades efectivamente requieren la información.

5.6 En el caso del Impreso FAL 3, el Comité acordó utilizar el mensaje sobre el informe del inventario (IVRPT) que se adjunta en el anexo 3.

5.7 Por lo que respecta al Impreso FAL 4, el Comité acordó que el mensaje PAXLST es el mejor formato disponible para transmitir esta información por medios electrónicos. No obstante, se acordó que en estos momentos la publicación de un equivalente electrónico del impreso FAL 4 no supondría gran ventaja. El mensaje actual no tiene todas las funciones del documento impreso, como por ejemplo las firmas, y, por consiguiente, la sustitución electrónica del impreso no se utilizará en un futuro próximo. Esta cuestión tendrá que ser examinada nuevamente en el momento oportuno.

Mensaje IFTDGN

5.8 Por lo que respecta a la guía de utilización de mensajes PROTECT, se pidió a la Secretaría que la distribuyera como circular FAL tan pronto como fuera posible tras su publicación por PROTECT.

Mensaje BERMAN

5.9 El Comité considera que la guía de utilización del mensaje BERMAN constituye un instrumento de intercambio electrónico de datos para fines de gestión portuaria. Se invitó a los Gobiernos Miembros a que faciliten las observaciones pertinentes sobre el uso de esta guía. Para adelantar la labor en relación con este tipo de mensaje, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre IED bajo la presidencia de los Países Bajos* con el mandato que figura en el anexo 4, con objeto de que asesore al Comité en el próximo periodo de sesiones en relación con las observaciones recibidas en el lapso interperiodos sobre la utilización de este mensaje. Esto permitiría que el Comité adopte en el próximo periodo de sesiones una decisión definitiva acerca de la cuestión.

Recomendaciones sobre los procedimientos para futuras peticiones de intercambio electrónico de datos

5.10 Tomando nota de que la Secretaría de la OMI, en estrecha consulta con las Naciones Unidas/CEFAC y otras organizaciones, coordinará todos los aspectos de interés al respecto, el Comité acordó que la Secretaría debería utilizar los servicios de los expertos nombrados por los diversos Estados Miembros en aquellos casos en que se requiera la opinión de un experto.

6 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

6.1 El Comité recordó que en su 24º periodo de sesiones había aprobado las Directrices sobre organización de las tareas y método de trabajo del Comité de Facilitación (FAL.3/Circ.173), basadas en las aprobadas por el CSM y el CPMM.

6.2 Tras tomar nota de que el CSM y el CPMM habían revisado nuevamente sus directrices, el Comité acordó que, si bien su situación y su volumen de trabajo eran distintos de los de los comités mencionados, era necesario examinar la cuestión en su próximo periodo de sesiones a la luz de las enmiendas formuladas por los comités.

6.3 Se pidió a la Secretaría que evaluara cuál de los cambios aprobados por los otros comités guardaba relevancia con las Directrices del Comité, y presentara las propuestas de enmienda resultantes en el 27º periodo de sesiones, momento en que serían examinadas en detalle.

7 REVISIÓN GENERAL DEL CONVENIO

7.1 La delegación de Alemania recordó la historia del desarrollo y los objetivos del Convenio de Facilitación y expresó preocupación acerca del limitado valor para el sector naviero actual, tan cambiante y modernizado, que puede derivarse de:

* Sr. A.A. de Lijster
Manager International Standards & Electronic Commerce
P & O Nedlloyd B.V.
P.O. Box 240
3000 DH Rotterdam, Países Bajos
Teléfono: 3110 4006947
Facsímil: 3110 4007130
Correo electrónico: Lijster@tip.nl

- .1 el reducido número de adhesiones al Convenio (81 Gobiernos Contratantes de los 156 Miembros de la OMI);
- .2 el reducido número de aceptaciones de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, cuyo fin es institucionalizar el Comité (40 de 156);
- .3 la larga lista de diferencias con respecto a las normas y prácticas recomendadas notificadas en virtud del artículo VIII, que figuran en el apéndice 6 de la publicación en la que se recoge el Convenio; y
- .4 la implantación limitada de los impresos FAL de la OMI (52 de los 81 Gobiernos Contratantes y éstos no de forma completa sino con reservas).

7.2 Por consiguiente, Alemania, propuso facilitar el Convenio de Facilitación, principalmente mediante:

- .1 su modernización y actualización de acuerdo con las necesidades actuales del sector naviero;
- .2 su posible cambio de dirección hacia un Convenio de Seguridad Portuaria;
- .3 el establecimiento de un grupo de trabajo encargado de la revisión del Convenio en un futuro próximo; y
- .4 la convocatoria, en un momento conveniente, de una conferencia con objeto de examinar el Convenio.

7.3 La ICS subrayó que el sector naviero asigna una importancia considerable al Convenio de Facilitación que tiene numerosas ventajas no sólo para el sector sino también para las Administraciones. El Convenio, al establecer objetivos para los Gobiernos, podría ser actualizado y se podrían fijar nuevos objetivos, en cuyo caso la ICS estaría dispuesta a participar en dicho proceso; no obstante, no debe menospreciarse el valor del Convenio.

7.4 Aunque la propuesta alemana contó con el apoyo de algunas delegaciones principio, se invitó a Alemania a que presentara en el próximo periodo de sesiones una propuesta sustantiva por escrito, de conformidad con las directrices del Comité, para que sirva de punto de partida para el examen de esta cuestión. Dicha propuesta deberá ser presentada lo antes posible, de modo que los Gobiernos Miembros puedan examinarla a nivel nacional y formular sus observaciones en el 27º periodo de sesiones en el que el Comité podrá estudiar la cuestión en detalle.

7.5 Mientras tanto se invitó al Consejo a que tome nota de la intención del Comité de examinar la necesidad de una revisión completa del Convenio con base en la propuesta sustancial que se presentará en el 27º periodo de sesiones.

Futuras enmiendas al Convenio de Facilitación

7.6 El Comité recordó que en su 25º periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafos 7.4 a 7.9) había constituido un grupo de trabajo sobre futuras enmiendas al Anexo del Convenio, y tomó nota de que su informe principal había sido presentado en el actual periodo de sesiones para su examen y aprobación (FAL 26/7).

7.7 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo del 25º periodo de sesiones (FAL 26/7), el Comité lo aprobó en general y, en especial:

- .1 aprobó, en principio, las enmiendas de grado de prioridad 1 ultimadas por el Grupo de trabajo con miras a su aprobación oficial en el próximo periodo de sesiones;
- .2 tomó nota del resultado del examen por el Grupo de trabajo de las enmiendas de grado de prioridad 2 y del paso de algunas de éstas al grado de prioridad 1;
- .3 tomó nota del examen por parte del Grupo de trabajo del documento FAL 25/7/3 (Estados Unidos) sobre propuestas de enmiendas respecto al despacho de la carga destinada a exportación, y de la asignación de prioridad 2 a estas propuestas de enmiendas;
- .4 tomó nota de las cuestiones planteadas por el Grupo de trabajo en relación con estas enmiendas (FAL 26/7, anexo 3); y
- .5 tomó nota de que el Grupo de trabajo ha pedido al Subcomité DSC que le asesore acerca de la manera en que se prevé utilizar la declaración multimodal de mercancías peligrosas (Impreso FAL 7) en la práctica y de las enmiendas necesarias al Convenio de Facilitación para poder incorporar el Impreso FAL 7, así como de la consecuente respuesta del Subcomité DSC en su 3º periodo de sesiones con respecto a esta solicitud (FAL 26/2, párrafo 3).

7.8 El Comité examinó una propuesta de enmienda a la práctica recomendada 2.3.1, presentada por los Países Bajos (FAL 26/4), que consiste en añadir la identificación del contenedor como requisito de información separado en la Declaración de carga, y refrendó esta propuesta en principio.

7.9 El Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo sobre enmiendas al Convenio a fin de que éste:

- .1 ultime los proyectos de enmienda de grado de prioridad 1 que figuran en el documento FAL 26/7, anexos 1 y 2, junto con el que se recoge en el documento FAL 26/4, a la luz de las observaciones hechas en el Pleno, para su aprobación en el actual periodo de sesiones con miras a su aprobación definitiva en el 27º periodo de sesiones del Comité; y
- .2 enmiende, según sea necesario, y asigne un nuevo grado de prioridad a las enmiendas de prioridad 2 (FAL 26/7, anexo 3), entre ellas las necesarias para la inclusión del impreso FAL 7, y presente un informe al Comité en su 27º periodo de sesiones.

7.10 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FAL 26/WP.6) el Comité lo aprobó en general y, en especial, los proyectos de enmienda de prioridad 1, que figuran en el anexo 5, para su aprobación definitiva en su próximo periodo de sesiones y pidió a la Secretaría que distribuya dichos proyectos de enmienda de conformidad con el artículo VII del Convenio, es decir, con tres meses de antelación, como mínimo, al 27º periodo de sesiones del Comité.

7.11 El Comité tomó nota de la ausencia de referencias a los formularios FAL en el Anexo del Convenio de Facilitación, y acordó examinar esta cuestión en su 27º periodo de sesiones.

7.12 En lo que se refiere a la práctica recomendada 4.7, el Comité tomó nota de que, según el representante de Alemania, los países de la CE no podrían adoptarla bajo la actual legislación aduanera de la CE.

Enmiendas de prioridad 2 al Convenio de Facilitación

7.13 El Comité tomó nota de que a las enmiendas con prioridad 2 que figuran en el anexo 3 del documento FAL 26/7 se les había otorgado el grado de prioridad 1, con excepción de una de ellas incluyendo algunos cambios en el texto de las disposiciones, que se recogen en el anexo 5 y que se acordó aprobar también, con miras a que se aprueben definitivamente en el próximo periodo de sesiones. El Comité también dio instrucciones a la Secretaría de que distribuyera las propuestas de enmienda junto con las indicadas en el párrafo 7.10.

7.14 Al examinar la distribución de las enmiendas en el Convenio, el Comité acordó que la finalidad de algunas no era sólo la exportación sino también la importación, por lo que se suprimieron las referencias a la exportación. Por el mismo motivo, el Comité decidió que las partes B y C de la sección 4 deberían refundirse en el futuro bajo el nuevo epígrafe "Despacho de la carga" como parte de las enmiendas que se aprobaran en el 27º periodo de sesiones.

7.15 La delegación griega expresó sus dudas respecto de las propuestas de enmienda a la práctica recomendada 4.8 en relación con la referencia al Convenio de Kioto. En su opinión, en un convenio no debería hacerse referencia a otro.

7.16 El Comité tomó nota además de que la enmienda 2 D del anexo 3 del documento FAL 26/7 referente a la utilización de las inspecciones previas al embarque (IPE) continúa teniendo prioridad 2. Algunas delegaciones opinaron que dicha enmienda constituiría un instrumento útil para desalentar a los Gobiernos de efectuar inspecciones previas al embarque. Otras delegaciones si bien estaban de acuerdo con la idea que informa la propuesta, estimaron que tal declaración no debería formar parte del Convenio.

Impreso FAL 7

7.17 Tras examinar la opinión manifestada por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 3º periodo de sesiones, de que la Declaración de mercancías peligrosas (Impreso FAL 7) se transmitiría más bien entre las empresas comerciales en lugar de hacerlo a las autoridades públicas, contrariamente a lo que sucede con los impresos FAL 1 a 6, el Comité concluyó que si bien era aceptable que el Impreso FAL 7 se adjuntase al Convenio en el apéndice 3 con fines informativos, no debería hacerse referencia al mismo ni en el texto del Convenio ni en su anexo.

Mercancías impondibles

7.18 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafos 7.8 y 7.9), había tomado nota del resultado del examen efectuado por el Comité Técnico Permanente (CTP) de la OMA, en sus reuniones 157º y 158º (1 al 5 de abril de 1996) y de la aprobación de una interpretación del término "mercancías sujetas a imposición (mercancías impondibles)", a saber: "mercancías sujetas a derechos e impuestos de exportación e importación", para su inclusión en el Glosario de términos aduaneros internacionales (FAL 25/7/6).

7.19 Tras recordar que la necesidad de esta interpretación había surgido del examen realizado por el Comité en su 23º periodo de sesiones (FAL 23/19, párrafos 7.17 a 7.24), en relación con las expresiones "derechos" e "impuestos" utilizadas en la práctica recomendada 2.5.2 y en la Norma 2.14.4, el Comité

concluyó que la definición que figura *supra* puede no resultar totalmente aplicable a los términos utilizados en el Anexo del Convenio y que es posible que esta cuestión necesite volver a aclararse.

7.20 El Comité examinó la propuesta de la ICS (FAL 26/7/1) relativa a una nueva definición de "imponible" como "sujeto a impuestos indirectos" y las observaciones al respecto formuladas por la OMA (FAL 26/7/2), y tras un examen detenido acordó sustituir en la práctica recomendada 2.5.2 la expresión "sean imposables o" por la de "no reunirían las condiciones para quedar exentos de derechos y tasas arancelarios o los que", en una enmienda futura, en vez de tratar de elaborar una nueva definición expresamente para el Convenio de Facilitación. Oportunamente sería necesario enmendar en consecuencia el texto que figura en la casilla 2 del Impreso FAL 4.

Información presentada por los Gobiernos sobre la aplicación de las diversas disposiciones del Anexo del Convenio de Facilitación

7.21 El Comité examinó los cuadros recapitulativos de una recopilación (FAL 26/7/3/Rev.1, anexo) de las notificaciones presentadas por los Gobiernos Contratantes sobre las diferencias entre las prácticas nacionales y las normas del Convenio, que tienen por finalidad ayudar a los Gobiernos Miembros a determinar las normas que sería necesario revisar debido al gran número de "diferencias" notificadas, y alentarlos a analizar dichas diferencias. El Comité tomó nota de que el anexo del documento FAL 26/7/3/Rev.1 correspondía a los índices I y II del apéndice 6 de la publicación (para la venta) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional.

7.22 El Comité instó a los Gobiernos Miembros a que informaran a la Secretaría acerca de todo cambio que debiera efectuarse en el anexo del documento FAL 26/7/3/Rev.1 y en el apéndice 6 de la mencionada publicación, y pidió a la Secretaría que incluyese las notificaciones recibidas en las próximas ediciones de dicha publicación.

Prevención de actos ilícitos cometidos a bordo de los buques o contra éstos: aspectos de facilitación

Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

7.23 El Comité tomó nota de la información (FAL 25/2, párrafos 10 a 12) acerca del continuo aumento de los casos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que son notificados a la Organización (particularmente en el Mar de la China Meridional, el Estrecho de Malaca, el Océano Índico, África Oriental y Occidental y América del Sur) y de las actividades llevadas a cabo por el Secretario General para poner en marcha un proyecto que incluya varias misiones de expertos y seminarios/cursillos destinados a asistir a las partes interesadas a implantar las Directrices de la OMI para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques; y pidió a la Secretaría que lo mantuviese informado de toda novedad al respecto, dado que esta cuestión estaba relacionada con su labor sobre la facilitación del tráfico marítimo internacional.

7.24 Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por los casos de los que no se informaba y que por lo tanto no podían ser investigados, e instaron a las Partes interesadas a que informasen sobre cualquier acto ilícito perpetrado contra los buques, a fin de asegurar su completa investigación.

7.25 Tras reconocer que toda actividad adicional destinada a prevenir los actos ilícitos a bordo de los buques o contra los mismos contribuiría a lograr ese objetivo, el Comité reiteró su llamamiento a los Gobiernos de que revisen sus procedimientos para dar respuesta a las notificaciones efectuadas por los buques sobre tales actos y no retrasen injustificadamente a los buques que hayan informado de tales actos a las autoridades pertinentes.

7.26 El Comité acogió favorablemente la labor del CSM sobre este tema y manifestó su agradecimiento al Secretario General por sus esfuerzos y a los Gobiernos y organizaciones internacionales que habían contribuido al financiamiento del proyecto.

Tráfico de indocumentados y tráfico y transporte ilegal de migrantes por mar

7.27 El Comité recordó que en su 25º periodo de sesiones había examinado el documento FAL 25/7/1, en el cual el Secretario General manifestaba su preocupación por los casos de tráfico de indocumentados en buques que han causado la pérdida de vidas humanas, y en el que se invitaba al Comité que considerara la posibilidad de tomar medidas oportunas para evitar que volvieran a ocurrir hechos similares.

7.28 El Comité también recordó que, consciente de sus limitadas posibilidades para abordar con eficacia esta cuestión, compartía, no obstante, la preocupación manifestada por el Secretario General y, tras deliberar a fondo sobre la cuestión, tomó las siguientes medidas:

- .1 condenó firmemente toda actividad de tráfico de indocumentados por mar;
- .2 invitó a los Gobiernos a que colaboren en el intercambio de información y de todo otro modo que consideraran oportuno, a fin de prevenir y reprimir el tráfico por mar de indocumentados;
- .3 instó a los Gobiernos a que faciliten la pronta salida de los buques que hubieran prestado asistencia en las operaciones de salvamento ocasionadas por emergencias debidas al tráfico por mar de indocumentados y a que garanticen el trato humanitario de los indocumentados que desembarquen;
- .4 invitó a los Gobiernos a que tomen medidas semejantes a las adoptadas por la UE; y
- .5 pidió a la Secretaría que transmita al CSM el resultado de sus deliberaciones sobre esta cuestión y que le invite a que examine la posibilidad de elaborar un sistema de notificación sobre las actividades de tráfico de indocumentados, similar al existente respecto de los actos de piratería y de robos a mano armada, y a que tome cualesquiera otras medidas que considere oportunas.

Migración ilegal

7.29 El Comité, tras recordar las observaciones del Secretario General en su discurso de apertura y de ser informado por la Secretaría (FAL 26/2, párrafos 6 a 9) sobre las últimas novedades al respecto procedentes del último periodo de sesiones de la Asamblea, del 69º periodo de sesiones del CSM y de la reunión preparatoria oficiosa de la Comisión intergubernamental especial de composición abierta sobre la elaboración de un convenio internacional general para la lucha contra los delitos transnacionales, de la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal de las Naciones Unidas, celebrada en Buenos Aires (31 de agosto a 4 de septiembre de 1998), expresó su preocupación por las actividades migratorias ilegales notificadas y manifestó su apoyo y disposición para colaborar en la elaboración de un convenio amplio para luchar contra la delincuencia organizada de carácter transnacional, en el cual deberían recogerse disposiciones contra del tráfico marítimo ilegal de migrantes.

7.30 El Comité pidió a la Secretaría que le informase en su 27º periodo de sesiones, sobre cualquier novedad relativa a las cuestiones de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y sobre las migraciones ilegales.

Prevención y control del tráfico ilícito de drogas: aspectos de facilitación

7.31 El Comité recordó que en su 25º periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafo 7.29) había aprobado un proyecto de resolución de la Asamblea sobre Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.

7.32 Se informó al Comité de que en su vigésimo periodo de sesiones la Asamblea había aprobado la resolución A.872(20) sobre dichas Directrices y tomó nota de que en la región del Caribe se estaba llevando a cabo un proyecto piloto de cooperación técnica relativo a la elaboración de un curso modelo para la implantación de las mismas, financiado por el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (véase también el párrafo 13.17).

8 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LOS BUQUES

Implantación de los impresos normalizados de facilitación de la OMI (FAL 1-6)

8.1 El Comité examinó el grado de implantación de los impresos normalizados de facilitación (FAL 1-6) en 52 Estados Miembros y Miembros Asociados (FAL 26/8/1) y fue notificado por la Secretaría de que en el lapso interperiodos no se había presentado ninguna otra información al respecto. El Comité instó a los Gobiernos Miembros que hasta el momento no habían respondido a la petición de información, a que lo hicieran lo antes posible.

8.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por Sri Lanka (FAL 26/8/2) con respecto al estado de implantación en sus puertos de los impresos de facilitación de la OMI.

8.3 La delegación de China informó al Comité acerca de la implantación, en todos los puertos de ese país de los seis impresos de facilitación con pequeñas modificaciones. El Comité invitó a esa delegación a que remitiese a la Secretaría la información pertinente.

Documento de despacho TC 12 de la CE

8.4 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por la Comisión Europea (FAL 26/8) sobre la supresión del impreso TC 12, que había sido adoptado por la Comunidad en 1992 como documento de tránsito, con el objeto de facilitar el transporte entre puertos comunitarios, de mercancías procedentes de países de la CE, con vigencia a partir del 1 de julio de 1998.

Seminarios sobre facilitación

8.5 El Comité volvió a considerar los resultados de los seminarios y cursillos sobre facilitación (FAL 26/INF.3 y 6) y examinó sus recomendaciones con respecto a la utilización de los impresos de facilitación de la OMI.

8.6 Tras recordar que estaba elaborando el Impreso FAL 8 - Manifiesto de Mercancías Peligrosas (véase el párrafo 9.4), la decisión adoptada en su 25º periodo de sesiones de que no era necesaria la inclusión de ninguna lista adicional en el Convenio de Facilitación (FAL 25/19, párrafo 7.3.5) y las medidas adoptadas con respecto al Impreso FAL 7, en el marco del punto 7 del orden del día (véase el párrafo 7.17), el Comité, habiendo tomado nota también de la información facilitada en los informes de los seminarios, acordó que no era necesario adoptar ninguna otra medida en ese momento.

Documentación marítima exigida y disponible en distintos países (respuestas a la circular FAL.2/Circ.37)

8.7 El Comité recordó que en su 25º periodo de sesiones había instado a los Gobiernos Miembros a que continuaran respondiendo en el lapso interperiodos a la circular FAL.2/Circ.37 sobre documentación marítima por lo que respecta a los proyectos de enmienda relativos a las licencias de exportación e importación, a los cuales se había asignado prioridad 1. Habida cuenta del escaso número de respuestas y de la aprobación de los proyectos de enmienda de prioridad 1 para su adopción formal en su 27º periodo de sesiones, dentro del punto 7 del orden del día, el Comité acordó suprimir este punto de su programa de trabajo.

9 FORMALIDADES RELACIONADAS CON LA CARGA: ASPECTOS DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Declaración multimodal de mercancías peligrosas

9.1 El Comité recordó que la cuestión de la Declaración multimodal de mercancías peligrosas ya había sido examinada bajo el punto 7 del orden del día, en el contexto de la orientación facilitada por el Subcomité DSC en su 3º periodo de sesiones sobre el uso previsto del Impreso FAL 7 (véase párrafo 7.17).

Manifiesto de mercancías peligrosas

9.2 El Comité recordó que en su 23º periodo de sesiones (FAL 23/19, párrafo 9.5) había acordado que debía elaborarse un modelo normalizado de dicha lista o manifiesto de mercancías peligrosas como impreso FAL 8.

9.3 El Comité recordó asimismo la decisión adoptada en su 25º periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafo 9.5) sobre la elaboración del correspondiente mensaje de EDIFACT y de incluir una referencia a las disposiciones pertinentes del capítulo VII del Convenio SOLAS y a las del Código IMDG, que exigen cumplimentar dicho manifiesto de mercancías peligrosas y presentarlo a las autoridades competentes del puerto de salida, así como de distribuirlo mediante la circular FAL.2/Circ.49, fomentando su utilización en el lapso interperiodos, e invitando a que se enviasen observaciones al respecto para el actual periodo de sesiones.

9.4 Tras haber sido informado de que no se habían recibido observaciones en respuesta a la circular antes mencionada y de recordar su examen de la guía de implantación pertinente (PROTECT) en virtud del punto 5 del orden del día (véase el párrafo 5.8), el Comité aprobó el proyecto de Impreso FAL 8, que se recoge en el anexo de la circular FAL.2/Circ.49 en su forma enmendada para su inclusión en el Anexo del Convenio y su distribución mediante la pertinente circular FAL.2/Circ.51, una vez que reciba el refrendo del Grupo de supervisores técnicos y de redacción del Subcomité DSC, alentó a que se utilice el Impreso FAL 8 e invitó a que se formulen observaciones al respecto en el 27º periodo de sesiones.

10 FORMALIDADES RELATIVAS A LA LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LAS PERSONAS: POLIZONES

Polizones

10.1 El Comité recordó que en su 25º periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafo 10.10), había aprobado un proyecto de resolución de la Asamblea relativo a las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para garantizar la resolución satisfactoria de los casos de polizonaje, a los fines de su presentación a la vigésima Asamblea para que ésta lo adoptara.

10.2 El Comité tomó nota (FAL 26/2, párrafo 14) de que la vigésima Asamblea había aprobado la resolución A.871(20) relativa a estas Directrices.

10.3 El Comité tomó nota de la información presentada por Hong Kong (China) (FAL 26/10) sobre las diferencias entre la manera en que Hong Kong trata el problema del polizonaje y lo dispuesto en las Directrices, si bien Hong Kong estaba realizando ingentes esfuerzos para adaptarse a las mismas en la mayor medida posible, y pidió a otros Gobiernos Miembros que le informaran acerca de la experiencia recogida con las Directrices.

10.4 La ICS señaló que, si bien se hacía cargo de las dificultades a las que hacía frente Hong Kong cuando se presentaba un conflicto entre las Directrices y la legislación nacional sobre migraciones, si otros países adoptaran un criterio similar, pocos habrían de ser los polizones que fueran retirados de los buques. La ICS instó a todos los Estados Miembros a que se adaptaran en la mayor medida posible a las Directrices e informaran, como lo había hecho Hong Kong, acerca de cualesquiera dificultades respecto de su implantación.

10.5 Tras examinar la información facilitada por Dinamarca y el Reino Unido (FAL 26/10/3) sobre las medidas adoptadas para la implantación de las Directrices y la experiencia obtenida al respecto, y la propuesta de ambos países para que se pida a los Estados Miembros de la OMI y a las organizaciones internacionales pertinentes que presenten estadísticas sobre los casos de polizonaje, tal como se establece en el proyecto de circular FAL adjunto al documento de referencia, el Comité convino en que, antes de adoptar otras medidas en relación con un instrumento de carácter más vinculante, se requería mayor información sobre la implantación de las Directrices y los posibles problemas que podrían plantearse al respecto.

10.6 El Comité, al dar su apoyo a la propuesta presentada por Dinamarca y el Reino Unido, consideró que era necesario especificar la información requerida y, por consiguiente, estableció un grupo de redacción encargado de elaborar una circular FAL adecuada, con un impreso de notificación para los casos de polizonaje.

10.7 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FAL 26/WP.5), el Comité aprobó la circular FAL.2/Circ.50, en la que se solicita el envío de la información propuesta (FAL 26/WP.5, anexo) y acordó incluir la cuestión del polizonaje en el orden del día de su 27º periodo de sesiones, oportunidad en que será examinada más a fondo, especialmente a la luz de la información recibida. Se instó a los Miembros a que presentaran la información requerida sobre los casos de polizonaje, así como sobre la experiencia adquirida y las medidas adoptadas para implantar las Directrices.

10.8 El Comité examinó la propuesta de la ICS (FAL 26/10/2) sobre una posible línea de acción para reforzar la aplicación de las disposiciones de las Directrices, que consistiría en enmendar el Convenio de Facilitación para incorporar en su anexo las disposiciones de dichas Directrices (FAL 26/INF.8).

10.9 Tras dar su apoyo en general a la propuesta de la ICS y recordar el párrafo dispositivo 6 de la resolución A.871(20), en la cual la Asamblea le había pedido que examinara la posibilidad de elaborar un instrumento más vinculante el Comité pidió a la ICS que volviera a presentar como documento de trabajo una versión revisada del documento FAL 26/INF.8 en su 27º periodo de sesiones, oportunidad en que el tema se examinaría a fondo, especialmente a la luz de cualquier información que se reciba como respuesta a la circular FAL.2/Circ.50, antes mencionada. El documento deberá presentarse con suficiente antelación, de modo que los Gobiernos dispongan del mayor tiempo posible para examinar la cuestión en el marco nacional y formular observaciones al respecto en dicho periodo de sesiones.

Aplicación de la Norma 3.45

10.10 El Comité examinó las observaciones formuladas por la ICS en el documento FAL 26/10/1 sobre la aplicación de la Norma 3.45 del Convenio FAL en algunos países, mediante la cual se exige visado a los miembros de la tripulación y apoyó la petición de la ICS para que se inste a los Gobiernos que exigen tales visas a que reconsideren esa exigencia o examinen otras medidas para facilitar el permiso de tierra de la tripulación.

10.11 Se pidió a la ICS, así como a los Gobiernos Miembros, que presenten al Comité, en su 27º periodo de sesiones, más información sobre la aplicación de esta norma, oportunidad en que podría ser examinada a la luz de los documentos que se sometan.

11 ASPECTOS DE FACILITACIÓN DE OTROS FORMULARIOS Y CERTIFICADOS DE LA OMI: MODELO DE NOTIFICACIÓN ARMONIZADO

11.1 El Comité, en su 25º periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafos 11.1 y 11.2), tomó nota de que los participantes en el seminario subregional sobre facilitación celebrado en Teherán (octubre de 1996) habían invitado a la OMI a que elaborara modelos normalizados de los certificados para buques, similares a los impresos FAL.

11.2 Recordando la labor realizada anteriormente sobre la Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo (FAL.2/Circ.42/MEPC/Circ.303/MS/Circ.704) y los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga, cuya finalidad es la armonización de los certificados, pero que todavía no han entrado en vigor, el Comité acordó emprender la labor de normalización y armonización de los certificados de los buques, utilizando como punto de partida, entre otros, los certificados adjuntos a dichos Protocolos.

11.3 El Comité, tras ser informado (FAL 26/2, párrafo 15) de que el CPMM en su 40º periodo de sesiones y el CSM, en su 69º periodo de sesiones, habían tomado nota y aceptado la opinión del Comité de armonizar el formato de los certificados, invitó a los Gobiernos Miembros a que en el lapso interperiodos examinen los certificados en cuestión y presenten sus propuestas al Subcomité en su 27º periodo de sesiones, cuando podría crearse un grupo de trabajo para elaborar los formatos armonizados basándose en las propuestas recibidas.

12 INTERFAZ BUQUE-PUERTO

12.1 Bajo este punto del orden del día el Comité examinó el informe del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto correspondiente a su último periodo de sesiones (FAL 26/12), los resultados del vigésimo periodo de sesiones de la Asamblea, las reuniones pertinentes del CSM, el CPMM y los subcomités interesados que son de relevancia para la cuestión de la interfaz buque-puerto (FAL 26/2, punto 12 del orden del día), el informe sobre la marcha de su labor y el informe final del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del capítulo 11 del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias (FAL 26/12/1 y MEPC 42/6/1, respectivamente), documentos sobre la implantación de los instrumentos de la OMI y las prescripciones de formación en cuestiones relacionadas con la carga, presentados por los Estados Unidos (FAL 26/12/2), el Reino Unido (FAL 26/12/3), Francia (FAL 26/12/4), IICL (FAL 26/12/5), Suecia (FAL 26/12/6), Polonia (FAL 26/12/7), ICHCA (FAL 26/12/10 y FAL 26/12/11), Alemania (FAL 26/12/12 y FAL 26/12/13), Japón (FAL 26/12/16) y una nota de la Secretaría sobre el mismo tema (FAL 26/12/15), un documento presentado por Canadá sobre un curso modelo para los operadores de los terminales responsables de la carga y descarga (FAL 26/12/8), una nota de la Secretaría actualizando la bibliografía (FAL 26/12/9), una ponencia de la IAPH sobre disponibilidad del auxilio con remolcadores (FAL 26/12/14), notas informativas de Suecia (FAL 26/INF.5), la República

de Corea (FAL 26/INF.7), ICHCA (FAL 26/INF.9) y los Países Bajos (FAL 26/INF.10) relativas a cursos modelo sobre manipulación de la carga en zonas portuarias, el 13° Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y vías de navegación interiores (ISTDG), novedades relativas a la manipulación de contenedores, y los progresos alcanzados en relación con la notificación de mercancías peligrosas de PROTECT mediante IED.

12.2 En los párrafos siguientes se reflejan los resultados del examen del Comité sobre los temas suscitados en los documentos antes mencionados.

Informe sobre el último periodo de sesiones del Grupo de trabajo SPI

12.3 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había recibido el informe del Grupo de trabajo SPI sobre cuestiones urgentes (FAL 25/WP.3 a 6), incluido el programa de trabajo del Grupo (FAL 25/WP.7) y que había adoptado las medidas que se indicaban en su propio informe (FAL 25/19, párrafo 12.34). El Comité, recordando además que había recibido un informe verbal del Presidente del Grupo de trabajo sobre las restantes cuestiones, examinó el informe principal del Grupo de trabajo tal como figura en el documento FAL 26/12.

12.4 El Comité aprobó el informe en general y habiendo acordado abordar los temas citados en el documento FAL 26/12, párrafo 11, subpárrafos 1 a 3 y 5 a 10 con arreglo a los puntos pertinentes del orden del día, adoptó las medidas sobre los restantes temas que se indican en los párrafos 12.5 a 12.12 *infra*.

Resultados de la cuarta Conferencia internacional sobre seguridad en el medio portuario

12.5 El Comité tomó nota de las opiniones expresadas por el Grupo de trabajo SPI acerca de los resultados de la cuarta Conferencia internacional sobre seguridad en el medio portuario (FAL 26/12, párrafos 9.3 a 9.5 y 9.7 a 9.11).

12.6 El Comité, al examinar la invitación formulada por el Grupo de trabajo SPI (FAL 26/12, párrafo 11.12) para que supervise los progresos realizados con respecto a la disponibilidad de personal marino y portuario cualificado y la elaboración de una serie de normas mínimas de instrucción y formación de dicho personal, tomó nota de que el Grupo de trabajo había expresado su preocupación por la previsible escasez a largo plazo de personal marino cualificado, que también podría tener consecuencias con respecto a la disponibilidad de personal portuario debidamente cualificado ya que, históricamente este personal se ha seleccionado entre la gente de mar (FAL 26/12, párrafo 9.4).

12.7 El Comité tomó nota además de que el Grupo de trabajo SPI había estado de acuerdo con las propuestas de que las organizaciones internacionales no gubernamentales del sector, tales como la IAPH, IMPA e IHMA, deberían encargarse en primer lugar de elaborar una serie de normas mínimas de instrucción y formación, acordadas internacionalmente, para el personal marino y portuario, pero también observó que la Organización estaba elaborando las normas para los prácticos y operadores de los servicios de tráfico marítimo (FAL 26/12, párrafo 9.5).

12.8 El Comité, habiendo examinado la opinión del Grupo de trabajo SPI sobre este tema, acordó incluir un punto al respecto en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI para que éste evalúe pormenorizadamente la labor que debe emprenderse, pidió a la OIT, IAPH, IMPA e IHMA que elaboraran una lista de los aspectos en que es necesario contar con normas mínimas de instrucción y formación para el personal marino y portuario e informaran al Comité al respecto, e invitó al CSM, al CPMM y al Subcomité STW a que tomaran nota de las medidas adoptadas por el Comité en esta cuestión.

12.9 Al examinar la petición formulada por el Grupo de trabajo SPI (FAL 26/12, párrafo 11.13) para que intensifique su labor destinada a mejorar las comunicaciones buque-costera e invite a otros órganos de la Organización a proceder del mismo modo, el Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo había refrendado especialmente la recomendación de la Conferencia de que sólo una representación más amplia de los Gobiernos Miembros y la inclusión de expertos en cuestiones portuarias en las delegaciones que asistiesen a las reuniones pertinentes, en particular a las del Grupo de trabajo SPI, garantizaría la adopción de soluciones prácticas para los problemas de seguridad existentes en las zonas portuarias (FAL 26/12, párrafo 9.9).

12.10 El Comité tomó nota asimismo de que el Grupo de trabajo SPI había llegado a la conclusión de que la Organización ya había reconocido la importancia de contar con buenas comunicaciones para la seguridad de la interfaz buque-puerto y había adoptado las medidas oportunas en varias esferas, por lo que concurrió con la opinión de la Conferencia de que la elaboración de listas de comprobaciones y mensajes normalizados acordados internacionalmente constituye una importante herramienta para mejorar la seguridad y facilitar las comunicaciones (FAL 26/12, párrafos 9.10 y 9.11).

12.11 Tras examinar las opiniones del Grupo de trabajo SPI sobre este tema, y estando de acuerdo con las mismas, el Comité:

- .1 instó a los Gobiernos Miembros a que envíen delegaciones más representativas, integradas por expertos en la materia, a las reuniones pertinentes, en particular, a las del Grupo de trabajo SPI;
- .2 instó asimismo a los Gobiernos Miembros a que intensifiquen sus esfuerzos para mejorar las comunicaciones entre las administraciones marítimas y los puertos/terminales de sus respectivos países y garanticen que todos los documentos pertinentes de la OMI sobre puertos/terminales sean entregados a los mismos, sin demoras, para que éstos adopten las medidas oportunas; y
- .3 pidió al Grupo de trabajo SPI que definiera la forma en que el CSM y el CPMM podrían intensificar sus esfuerzos para mejorar las comunicaciones buque/costera.

Problemas de seguridad relacionados con el transporte intermodal

12.12 El Comité tomó nota de las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo SPI sobre los posibles problemas de seguridad relacionados con la izada de las tapas de escotilla de los buques portacontenedores (FAL 26/12, párrafo 11.14).

Preparación y lucha contra los accidentes relacionados con productos químicos

12.13 El Comité tomó nota de que el CPMM en su 40º periodo de sesiones y el CSM en su 69º periodo de sesiones habían refrendado la propuesta formulada por el Comité, en su 25º periodo de sesiones, de incluir el programa "APELL" en las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias, bajo la forma de suplemento y que el Subcomité DSC, en su 3º periodo de sesiones, había pedido a la Secretaría que adjuntara tanto el programa APELL como los Principios rectores OMI/OCDE a la próxima edición de las Recomendaciones portuarias (FAL 26/2, párrafo 17).

Seguridad laboral en relación con la estiba y sujeción de la carga

12.14 El Comité tomó nota de que el Subcomité DSC en su 3º periodo de sesiones (FAL 26/2, párrafo 18), había acordado que por el momento no era necesario que el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto adoptase nuevas medidas respecto al estudio de la seguridad laboral en relación con la estiba y sujeción de la carga en cuanto a un enfoque general, decisión que fue refrendada por el CSM en su 69º periodo de sesiones.

Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código de Carga y Descarga de Graneleros)

12.15 El Comité tomó nota de que la vigésima Asamblea (FAL 26/2, párrafo 19) había adoptado la resolución A.862(20), relativa al Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros.

Método de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto

12.16 Se informó al Comité de que la vigésima Asamblea, el CPMM en su 41º periodo de sesiones y el CSM en su 69º periodo de sesiones (FAL 26/2, párrafo 20), habían tomado nota de las opiniones del Comité respecto al método de trabajo del Grupo y de que el Consejo, en su 19º periodo de sesiones extraordinario, había aprobado dichas opiniones (FAL 25/19, párrafo 12.3 y FAL 26/2/1, respectivamente).

Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI

12.17 El Comité tomó nota de que el CPMM en su 40º periodo de sesiones y el CSM en su 69º periodo de sesiones (FAL 26/2, párrafo 22) habían aprobado, por lo que respecta a los puntos relacionados con la seguridad y la protección ambiental, el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (FAL 25/19, anexo 7).

Problemas resultantes de accidentes causados por los mamparos acanalados

12.18 El Comité señaló que el Subcomité DE en su 41º periodo de sesiones (FAL 26/2, párrafo 25) al examinar, siguiendo instrucciones del CSM a instancias del Grupo de trabajo SPI, el tema de los problemas resultantes de los accidentes causados por los mamparos acanalados, había tomado nota de las propuestas presentadas por la delegación del Reino Unido sobre la prevención de caídas del personal en la proximidad de los mamparos acanalados y había recomendado disposiciones aplicables a los nuevos buques y a los buques existentes. El Comité tomó nota además que el Subcomité DE, si bien había aceptado en principio las propuestas, también había decidido no adoptar una decisión al respecto ante la ausencia de una ponencia por escrito y había invitado al Reino Unido a que remitiera directamente la propuesta al CSM en su 70º periodo de sesiones, para que éste la examinara.

Recomendaciones sobre medios adecuados de proyecto para las operaciones de sujeción de los contenedores a bordo de los buques

12.19 El Comité tomó nota de los resultados del examen realizado por el Subcomité DE en su 41º periodo de sesiones (FAL 26/2, párrafo 26) sobre los medios adecuados de proyecto para las operaciones de sujeción de los contenedores a bordo de los buques, siguiendo las instrucciones del CSM formuladas a petición del Grupo de trabajo, y de que había aprobado un proyecto de circular MSC sobre la seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de los contenedores (DE 41/17, anexo 8), que se remitirá al CSM, en su 70º periodo de sesiones, para su aprobación.

12.20 Tras tomar nota asimismo de que el Subcomité DE había acordado señalar a la atención del Grupo de trabajo las observaciones formuladas por algunas delegaciones en el sentido de que era necesario que este problema, por cierto muy real, fuese abordado no solamente en la etapa de proyecto, sino también desde el punto de vista de las prácticas de seguridad en el puerto, donde la capacitación especial de los participantes en dichas operaciones será de utilidad, el Comité remitió esta cuestión al Grupo de trabajo SPI para que éste la examinara.

Programas de inspección de contenedores

12.21 El Comité tomó nota de que en su 69º periodo de sesiones (FAL 26/2, párrafo 27), el CSM había aprobado, la circular MSC/Circ.859, elaborada por el Subcomité DSC en su 3º periodo de sesiones, titulada "Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas", que sustituye a la circular MSC/Circ.694, que trata del mismo tema.

Inclusión de prescripciones sobre formación en el Código IMDG

12.22 El Comité tomó nota de las medidas adoptadas por el Subcomité DSC y por el CSM en sus periodos de sesiones 3º y 69º, respectivamente, en relación con la inclusión de prescripciones sobre formación en el Código IMDG (FAL 26/2, párrafos 30 a 32) y remitió la cuestión al Grupo de trabajo SPI para que éste se sirva examinarla.

Establecimiento y funcionamiento de las instalaciones de recepción y mecanismos de financiación

12.23 Al recordar que el Grupo de trabajo SPI (FAL 26/12, párrafo 11.1) había invitado al Comité a que tomara nota de las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo sobre la elaboración de orientaciones en relación con los planes de financiación disponibles para el establecimiento y funcionamiento de las instalaciones de recepción portuarias y, en particular, de un documento presentado al 40º periodo de sesiones del CPMM, el Comité tomó nota de los resultados del examen de ese Comité, que se había mostrado de acuerdo con la propuesta del Grupo de trabajo SPI de que el Grupo de trabajo por correspondencia elabore un capítulo 11 revisado del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias, y le encargó que remitiese un proyecto de revisión del capítulo 11 al 42º periodo de sesiones del CPMM, con vistas a su examen y aprobación, y a su 26º periodo de sesiones, a efectos informativos (FAL 26/2, párrafo 16).

12.24 El Comité tomó nota del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el proyecto de capítulo 11 revisado de dicho Manual (MEPC 42/6/1) y lo remitió al Grupo de trabajo SPI para que éste se sirva examinarlo y presente las observaciones pertinentes directamente al CPMM en su 42º periodo de sesiones, si así lo considera necesario.

12.25 Tras recordar que el número de instalaciones de recepción sigue siendo bajo en todo el mundo y los muchos esfuerzos realizados para mejorar la situación, la delegación de Grecia pidió que se adopte un enfoque más coordinado sobre el particular.

12.26 Se informó al Comité de que en su 42º periodo de sesiones, el CPMM tenía previsto establecer un grupo de trabajo encargado de examinar la carencia de instalaciones de recepción, el cual habría de abordar y coordinar esta cuestión.

Cursos modelo sobre manipulación de la carga en zonas portuarias

12.27 Al recordar que el Grupo de trabajo SPI (FAL 26/12, párrafos 11.2 y 11.3) había pedido al Comité que tuviera a bien:

- .1 invitar a los Gobiernos Miembros a examinar la posibilidad de financiar la elaboración de cursos modelo sobre manipulación de la carga en zonas portuarias; y
- .2 encargar a la Secretaría que investigase la posibilidad de obtener fondos de otras organizaciones de las Naciones Unidas que financien programas de formación de ese tipo,

el Comité tomó nota de la información facilitada por Suecia (FAL 26/INF.5) sobre el inicio de la tarea relativa a la elaboración de un curso modelo sobre manipulación de la carga en zonas portuarias, con financiación de la Administración Marítima de Suecia.

12.28 Tras expresar su agradecimiento a Suecia por la elaboración del mencionado curso modelo, el Comité convino en que no era necesario adoptar ninguna otra medida en relación con la financiación, y remitió la cuestión de la elaboración de cursos modelo sobre manipulación de la carga en zonas portuarias al Grupo de trabajo SPI para que éste la examine a fondo. A este respecto, el Comité tomó nota de un documento de la ICHCA (FAL 26/INF.9) sobre novedades respecto de la manipulación de contenedores y también lo remitió al Grupo de trabajo para su examen.

Fomento del IED en cuestiones relativas a la administración portuaria

12.29 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Países Bajos (FAL 26/INF.10) sobre los avances registrados en la notificación de mercancías peligrosas utilizando IED en el formato PROTECT, remitió la cuestión al Grupo de trabajo SPI para su examen y le pidió que trabaje en estrecha colaboración con el Grupo de redacción sobre utilización del IED.

Actualización de la bibliografía

12.30 El Comité tomó nota del documento FAL 26/12/9 (Secretaría) en el que se facilita información actualizada para incluir en la lista de publicaciones existentes relativa a los temas y a las cuestiones relacionados con la interfaz buque-puerto (circular FAL.6/Circ.6), y lo remitió al Grupo de trabajo SPI para su examen, junto con las actualizaciones, según la propuesta del observador de la IRU.

Disponibilidad de remolcadores

12.31 El Comité tomó nota de que el CPMM y el CSM, en sus periodos de sesiones 40º y 69º respectivamente, (FAL 26/2, párrafo 21), habían refrendado las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo SPI sobre la cuestión de la asistencia con remolcadores (FAL 25/WP.5). El Comité tomó nota asimismo del documento FAL 26/12/14 (IAPH) sobre la elaboración de una metodología para evaluar la conveniencia y disponibilidad en aguas portuarias, y lo remitió al Grupo de trabajo SPI para su examen.

Folleto informativo para operadores de terminales que participan en las operaciones de carga y descarga

12.32 Tras recordar que el Grupo de trabajo SPI (FAL 26/12, párrafos 11.8 y 11.9) había invitado al Comité a que tomara nota de las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo en relación con la elaboración de un folleto informativo y de cursos modelo para operadores de terminales que participan en la carga y

descarga de cargas sólidas a granel, el Comité tomó nota de que en su 69º periodo de sesiones (FAL 26/2, párrafos 23 y 24) el CSM había refrendado la medida adoptada por el Grupo de trabajo SPI sobre el particular.

12.33 El Comité tomó nota del documento FAL 26/12/8 (Canadá) que trata de un curso modelo para los operadores de terminales responsables de la carga y descarga y remitió la cuestión al Grupo de trabajo SPI, para que éste se sirva examinarlo junto con la aclaración de la IACS sobre la responsabilidad de las sociedades de clasificación en este contexto y la petición de Francia para que el contenido del curso modelo sea más técnico.

Implantación de los instrumentos de la OMI y prescripciones sobre formación en aspectos relacionados con la carga

12.34 Tras recordar que el Grupo de trabajo SPI (FAL 26/12, párrafos 11.5 a 11.7) había invitado al Comité a que refrendara la medida adoptada por el Grupo de trabajo sobre la implantación de los instrumentos de la OMI y las prescripciones sobre formación en aspectos relacionados con la carga, el Comité tomó nota de los avances registrados sobre este tema en el 3º periodo de sesiones del Subcomité DSC, circunstancia que a su vez tuvo en cuenta el CSM en su 69º periodo de sesiones (FAL 26/2, párrafos 28 y 29).

12.35 El Comité tomó nota de los documentos presentados sobre esta cuestión (FAL 26/12/2 a 7, 10 a 13, 15 y 16), los remitió al Grupo de trabajo SPI para su examen, con la disposición de que se otorgue prioridad al Código IMDG, en el contexto de las prescripciones sobre formación en transporte multimodal, y a los instrumentos relativos al transporte de la carga a granel, y encargó a la Secretaría que informase al Subcomité DSC, en su 4º periodo de sesiones acerca de los resultados del examen del Grupo de trabajo sobre el particular.

Decimotercer Simposio internacional sobre transporte de mercancías peligrosas por mar y aguas interiores

12.36 El Comité recibió con beneplácito la información facilitada por la República de Corea (FAL 26/INF.7) sobre los preparativos para el decimotercer Simposio internacional sobre transporte de mercancías peligrosas por mar y aguas interiores (ISTDG 13), que se celebrará en Seúl del 26 al 29 de octubre de 1998, y recomendó una amplia participación en el mismo.

Nueva convocatoria del Grupo de trabajo SPI

12.37 El Comité volvió a convocar al Grupo de trabajo SPI, bajo la Presidencia del Sr. H.J. Roos (Alemania) y le encargó que tuviera a bien:

- .1 examinar los documentos a los que se ha hecho referencia anteriormente;
- .2 presentar al Comité un informe sobre cuestiones urgentes, incluido su futuro programa de trabajo, junto con un informe verbal sobre la marcha de la labor; y
- .3 presentar su informe completo al Comité en su 27º periodo de sesiones.

12.38 El Comité examinó el programa de trabajo futuro del Grupo de trabajo SPI al tratar el punto 16 del orden del día.

12.39 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo SPI sobre cuestiones urgentes (FAL 26/WP.4), su futuro programa de trabajo (FAL 26/WP.2) y un informe verbal del Presidente sobre la marcha de los trabajos relacionados con las cuestiones pendientes, el Comité aprobó dicho informe, en términos generales y, en particular:

- .1 tomó nota de las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo acerca de la cuestión del establecimiento y funcionamiento de instalaciones receptoras, incluidos los mecanismos de financiación, y de la conformidad del Grupo con el proyecto de capítulo 11 revisado del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias (párrafos 2.2 a 2.4), acerca de lo cual se informará directamente al CPMM en su 42º periodo de sesiones;
- .2 tomó nota de las opiniones del Grupo de trabajo y de las medidas adoptadas sobre la publicación de normas mínimas sobre la enseñanza y formación del personal marítimo portuario, encargó al Grupo de trabajo SPI que evaluara la necesidad de tales normas y acordó informar en consecuencia al CSM y al Subcomité STW (párrafos 3.1 a 3.3);
- .3 pidió a la Secretaría que mantuviera informado al Grupo de trabajo acerca de la elaboración de requisitos de formación y enseñanza para los prácticos y operadores de STM (párrafo 3.2.4);
- .4 tomó nota de que las organizaciones interesadas convinieron en presentar información al Comité de Facilitación en su 27º periodo de sesiones acerca de qué esferas y tipo de personal requieren dichas normas (párrafo 3.3);
- .5 refrendó el parecer y dio su apoyo al propósito del Grupo de trabajo de mejorar las comunicaciones buque-tierra e invitó al CSM y al CPMM a que adoptasen las medidas pertinentes (párrafos 3.5 y 3.6);
- .6 tomó nota del parecer del Grupo de trabajo acerca de la implantación de los instrumentos de la OMI, en especial respecto de la posible elaboración de un convenio internacional o la ampliación de convenios actuales, a fin de abarcar aspectos de la seguridad portuaria (párrafos 4.1 a 4.5) y convino en examinar detalladamente esta cuestión en su 27º periodo de sesiones;
- .7 acordó examinar como cuestión de máxima prioridad los aspectos de implantación de sus instrumentos, tanto presentes y futuros, por lo que respecta a la interfaz buque-puerto, desde su propia perspectiva (párrafo 4.6) y tomó nota de que una invitación similar se había cursado al CSM y al CPMM;
- .8 aprobó la circular FAL.6/Circ.7 sobre prescripciones de formación para el transporte de mercancías peligrosas en bultos e invitó al CSM a que la refrendara y adoptara las medidas que considerase oportunas (párrafo 4.10); y
- .9 aprobó las enmiendas a la bibliografía (FAL.6/Circ.6) y la nueva presentación de la lista, y encargó a la Secretaría que distribuyese una nueva lista refundida como circular FAL.6/Circ.8 (párrafo 5.3).

13 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN

Subprograma para la facilitación

13.1 El Comité recordó que en su 25° periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafo 12.33), había encargado al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto que preparara las actividades de cooperación técnica que se incluirían en el subprograma para la facilitación del PICT, y que el informe sobre esta cuestión se examinaría en el actual periodo de sesiones.

13.2 El Comité, al aprobar el subprograma revisado de facilitación del PICT (TC 44/3/1) (FAL 25/19, párrafo 13.5), pidió al Comité de Cooperación Técnica que desarrolle el mayor número posible de actividades de dicho subprograma y a los Gobiernos Miembros que estudien la posibilidad de contribuir a dichas actividades mediante apoyo financiero o con personal especializado.

13.3 Tras tomar nota (FAL 26/13, párrafo 4) de que el PICT sería revisado una vez cada dos años, comenzando a partir del 46° periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica que se celebrará en noviembre de este año, el Comité examinó los subpuntos del PICT propuestos por el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (FAL 26/12, anexo 2) y los aprobó en su forma enmendada y resumida, según figuran en el anexo 6, para su inclusión en el subprograma de facilitación.

Puntos prioritarios del subprograma para el bienio 2000-2001

13.4 Habiendo tomado nota de exigencia del proceso revisado de elaboración de programas (TC 45/9, anexo, recuadro 8) de que los comités sustantivos, al elaborar sus subprogramas de cooperación técnica identifiquen, los respectivos objetivos sectoriales y, dentro de este marco, las prioridades temáticas que se abordarán durante el bienio, el Comité estuvo de acuerdo sobre las dos prioridades temáticas para el bienio 2000 al 2001, que se indican a continuación:

- .1 FAL 3 Introducir y aceptar técnicas de intercambio y tratamiento electrónico de datos basadas en las normas del Intercambio Electrónico de Datos - Tráfico marítimo (EDIMAR) a fin de facilitar el despacho de buques, tripulantes, pasajeros y carga, la eficacia de las operaciones portuarias y la permanencia del buque en puerto.
- .2 FAL 6 Capacitar al personal destinado a actividades relacionadas con la interfaz buque-puerto, con la finalidad de alentar la toma de conciencia y la comprensión de sus responsabilidades y mejorar la comunicación y la cooperación entre todas las partes interesadas en la interfaz buque-puerto, incluidas las administraciones.

Seminarios sobre facilitación

13.5 El Comité tomó nota (FAL 26/13, párrafo 6 y FAL 26/INF.3 y 6) de que en 1998 se celebró un seminario nacional en Aqaba, Jordania (del 2 al 5 de marzo) y otro, subregional, en Túnez (del 9 al 12 de junio), financiados por el Fondo de cooperación técnica. Al seminario en Túnez también asistieron participantes de Argelia, Mauritania y Marruecos. Además, en Yakarta (Indonesia) se realizó (del 15 al 17 de abril) un taller nacional financiado por los Países Bajos a través del proyecto conjunto OMI/CESPAP.

13.6 También se puso al corriente al Comité (FAL 26/INF.2) acerca del informe anual sobre la marcha de los trabajos en 1997 en el marco del proyecto conjunto OMI/CESPAP, conforme que se había enviado al Ministro de los Países Bajos para la cooperación y el desarrollo.

13.7 El Comité reiteró su reconocimiento al Gobierno de los Países Bajos por su generoso aporte financiero a la serie de seminarios conjuntos OMI/CESPAP y expresó su agradecimiento a los Gobiernos anfitriones, a la CESPAP, y a la Secretaría por organizar y dirigir con éxito los seminarios.

Evaluación de los seminarios sobre facilitación organizados por la OMI y la CESPAP

13.8 El Comité recordó que en su 25º periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafo 13.14), había tomado nota de la información facilitada sobre las primeras misiones de evaluación de los seminarios sobre facilitación en la región de la CESPAP, realizados como parte del proyecto conjunto OMI/CESPAP y expresó su satisfacción por los primeros resultados, que son alentadores, subrayando que tales medidas de seguimiento y actividades de evaluación deben formar parte de otros proyectos de cooperación técnica semejantes.

13.9 El Comité tomó nota (FAL 26/13, párrafo 10), de que mientras tanto se habían realizado nuevas misiones de evaluación, según se indica en el informe anual sobre la marcha de los trabajos relativos a este proyecto y en el documento FAL 26/INF.2, párrafo 10. Como se señala en el párrafo 11 de dicho documento y se desprende de los cuestionarios cumplimentados por los Gobiernos de Bangladesh, Malasia, Pakistán y Tailandia, como se indica en el documento FAL 26/INF.4, el Comité señaló que en todos los países interesados se habían realizado ciertos avances en la facilitación del tráfico marítimo internacional y que oportunamente se realizarían otras misiones de evaluación.

Evaluación de los seminarios sobre facilitación realizados en África

13.10 Tras señalar que en su 25º periodo de sesiones (FAL 25/19, párrafos 13.8 a 13.12), había tomado nota de que el Comité de Cooperación Técnica en su 44º periodo de sesiones, había examinado la necesidad de que se lo mantuviera informado acerca de las actividades de cooperación técnica, así como el concepto del esfuerzo propio y la asistencia mutua y una participación más activa de los países interesados, y también posibles actividades de financiación para el futuro, el Comité expresó su decepción por el escaso número de respuestas recibidas en relación con los cuestionarios de evaluación de los seminarios, que se habían enviado a 18 países africanos.

13.11 Considerando que esa respuesta era insuficiente, el Comité había acordado (FAL 25/19, párrafo 13.12) que, en vista de los resultados alentadores de las primeras misiones de evaluación realizadas en la región de la CESPAP, deberían realizarse otras actividades de seguimiento de los seminarios de facilitación celebrados en África, para lo cual se deberían enviar misiones de evaluación semejantes a los países que aún no habían respondido al cuestionario, a reserva de que se obtuviera la financiación necesaria, con el propósito de establecer qué medidas habían adoptado los países en cuestión para implantar las recomendaciones del seminario. Se había pedido a la Secretaría que informara al Comité de Cooperación Técnica al respecto. El Comité de Cooperación Técnica en su 45º periodo de sesiones había tomado nota de la preocupación del Comité con respecto a esta cuestión.

13.12 El Comité, al considerar el cuestionario cumplimentado por el Gobierno de Nigeria (FAL 26/13/1), opinó que el suministro de la información requerida tendría un impacto benéfico para la financiación de las actividades de cooperación técnica futuras en las regiones interesadas y, tras observar que a veces es difícil hacer llegar una solicitud de información a la Administración pertinente del país en cuestión, instó a los Gobiernos Miembros interesados a que respondan a los cuestionarios de evaluación, para no poner en peligro la financiación de tales actividades.

13.13 El Comité reiteró la decisión precedente (párrafo 13.11) y pidió al Fondo de cooperación técnica que financie tal misión de evaluación.

13.14 Las delegaciones de Ghana y Nigeria informaron al Comité sobre las actividades relacionadas con el establecimiento y el desarrollo de sus comités nacionales de facilitación. Ambas delegaciones invitaron al Comité a que respaldara su petición de asesoramiento para la aplicación de las disposiciones del Convenio. En este sentido, la delegación de Ghana hizo referencia a su petición anterior, que había presentado al Comité en su 25º periodo de sesiones.

13.15 El Comité manifestó su apoyo a la solicitud de ayuda de ambos países y pidió al Fondo de cooperación técnica que financie tales servicios.

13.16 Se pidió a la Secretaría que informe a la División de Cooperación Técnica en consecuencia.

Nuevo proyecto FAL

13.17 Se informó al Comité del comienzo de un nuevo proyecto de cooperación técnica FAL en Latinoamérica y en la región del Caribe para la promoción y la implantación del Convenio FAL y de las recientemente adoptadas Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, proyecto financiado conjuntamente por el Gobierno de los Países Bajos, por lo que respecta a la facilitación, y el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas, por lo que hace a las drogas.

13.18 El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de los Países Bajos y al Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas por sus generosas contribuciones, que han hecho posible el nuevo proyecto.

14 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

14.1 El Comité tomó nota con satisfacción de las excelentes relaciones entre la Organización y, en especial, la OACI, las Naciones Unidas/CEPE, la OMA, la CE, BIMCO, Inmarsat, la ICS, IAPH, ICHCA, IFSMA, IRU así como con otros organismos que se ocupan de cuestiones de facilitación.

14.2 En otras secciones del presente informe también se da cuenta de las relaciones con organizaciones tales como las mencionadas *supra*.

Consecuencias para la OMI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

14.3 El Comité señaló (FAL 26/2/1, párrafos 4 y 5) que el Consejo, en su 19º periodo de sesiones extraordinario, había analizado el estudio que figura en el documento C/ES.19/19(b)/1, relativo a las consecuencias para la OMI de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y que había recomendado que los distintos órganos de la OMI que, en el marco de sus labores, tuviesen en cuenta dicho estudio como documento de referencia.

Convenio de Kioto

14.4 El Comité tomó nota de la información sobre el Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros, conocido como Convenio de Kioto, aprobado en 1973 por el Consejo de Cooperación Aduanera, actualmente Organización Mundial de Aduanas, el cual estaba en curso de revisión. El crecimiento del comercio internacional, los cambios en las técnicas comerciales, el amplio uso de la tecnología de la información y las nuevas técnicas introducidas por algunas administraciones de aduanas han hecho necesario, y al mismo tiempo viable, que las administraciones de aduanas realicen una labor de actualización, simplificación y armonización.

El Convenio de Kioto revisado podría ser el instrumento, acordado internacionalmente, para hacer avanzar esa labor, al establecer los tres puntos siguientes:

- en primer lugar, **qué deben hacer** las aduanas;
- en segundo lugar, **qué deberían hacer**; y
- en tercer lugar, facilitando asesoramiento y ejemplos sobre la forma óptima de proceder con respecto a los anteriores dos puntos.

El Grupo de trabajo de Kioto ultimaré, a finales de 1998, la revisión de todos los anexos del Convenio y los remitirá al Consejo de la OMA en junio del próximo año. Tras un periodo en el cual se habrán de cumplir las formalidades del caso, el Convenio revisado debería entrar en vigor en mayo de 2001. Se instó a los Gobiernos Miembros del Comité que también son Partes Contratantes en el Convenio de Kioto a que examinasen las enmiendas con miras a su aceptación, mientras que a aquellos que todavía no son partes contratantes se les pidió que compararan sus legislaciones nacionales con las disposiciones del Convenio revisado de Kioto a fin de determinar qué cambios se deberían introducir con miras a su aceptación. Todas las gestiones serán bienvenidas, tanto de las Partes Contratantes como de aquellas que estén examinando su adhesión al Convenio.

14.5 Tras observar que el Convenio de Kioto se consideraba complementario del Convenio FAL y que el sector contemplaba con igual interés la implantación de ambos convenios, el Comité manifestó su agradecimiento por la labor de revisión llevada a cabo por la OMA y recomendó a los Gobiernos Miembros que acepten el Convenio de Kioto revisado.

15 INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

15.1 El Comité señaló con preocupación (FAL 26/15) que las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI, que tienen como finalidad institucionalizar el Comité, sólo habían sido aprobadas hasta el momento por 40 Estados Miembros.

15.2 Tras observar asimismo que es necesario contar con un total de 104 aceptaciones expresas para la entrada en vigor, 12 meses más tarde, de dichas enmiendas, el Comité instó a los Gobiernos Miembros a que examinaran la posibilidad de adoptarlas, lo antes posible, señalando que ello no llevaría aparejada ninguna repercusión financiera.

15.3 Las delegaciones de México y de Filipinas informaron al Comité de que era inminente la ratificación por parte de sus Gobiernos de las antedichas enmiendas. Por lo que respecta a Filipinas, se esperaba que esto tuviera lugar al mismo tiempo que la adhesión al Convenio de Facilitación.

15.4 El Comité, tras observar que era el único Comité de la Organización que todavía no había sido plenamente institucionalizado, recibió con beneplácito el ofrecimiento de la Secretaría de prestar asistencia a los Gobiernos, cuando así lo soliciten, en el proceso de ratificación, y agradeció a México y a Filipinas por la decisión adoptada a este respecto.

16 PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

Programa de trabajo

16.1 El Comité tomó nota de su plan de trabajo a largo plazo para el periodo de 2000 a 2004, aprobado por la Asamblea (FAL 26/2, anexo 3) y de los temas de alta prioridad, que se indican con un asterisco.

16.2 Habida cuenta de los progresos realizados durante el periodo de sesiones, el Comité procedió a examinar y revisar la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día de su 27º periodo de sesiones (FAL 26/WP.1, anexo), en su forma enmendada, teniendo presentes las decisiones que había adoptado al respecto cuando examinó el punto 12 del orden del día (interfaz buque-puerto), y pidió al Consejo que aprobara dicha lista (anexo 7). En este contexto el Comité acordó que su 27º periodo de sesiones examinaría en detalle su programa de trabajo para el bienio 2000-2001.

16.3 Teniendo presente que en cada periodo de sesiones sólo estaba autorizado a establecer un máximo de tres grupos de trabajo y dos de redacción, el Comité convino en que en su próximo periodo de sesiones, además del Grupo de trabajo SPI, posiblemente tendría que constituir un grupo de redacción encargado de las enmiendas y un grupo de trabajo sobre normalización de los certificados.

16.4 A la luz de su plan de trabajo futuro y del volumen de la labor a corto plazo, el Comité acordó recomendar al Consejo que en el bienio 2000-2001 se le asigne una semana de reunión, en el entendimiento de que las futuras reuniones se programarán de modo que no afecten la eficacia y continuidad de su labor.

Fecha del próximo periodo de sesiones

16.5 El Comité tomó nota de que se ha previsto provisionalmente que su 27º periodo de sesiones se celebre del 6 al 10 de septiembre de 1999.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI)

16.6 Al examinar el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (FAL 26/WP.2), el Comité recordó que:

- .1 en relación con el punto 12 del orden del día, había acordado encargar al Grupo de trabajo SPI que evaluase la conveniencia de elaborar normas mínimas sobre la formación y capacitación del personal marítimo portuario; y
- .2 el CSM, en su 69º periodo de sesiones, y el CPMM, en su 40º periodo de sesiones, habían aprobado el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (FAL 25/19, anexo 7), por lo que respecta a los puntos relativos a la seguridad y a la protección del medio ambiente.

16.7 El Comité, tras examinar detenidamente el programa de trabajo propuesto, acordó que era necesario que los puntos fueran más específicos en cuanto a sus objetivos reales, y que era necesario establecer fechas de ultimación exactas para los mismos, y pidió al Grupo de trabajo SPI que, como primera tarea de su próxima reunión, revisara su programa de trabajo en consecuencia.

16.8 El programa de trabajo del Grupo de trabajo, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 8.

17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 1999

El Comité volvió a elegir por unanimidad al Sr. L. Barchue (Liberia) y al Sr. J.M. Nevens (Bélgica), Presidente y Vicepresidente para 1999, respectivamente.

18 OTROS ASUNTOS

Liberación de la carga destinada a prestar socorro en casos de desastre

18.1 La delegación de Etiopía informó al Comité sobre la detención, en los puertos eritreos de Assab y Massawa, de carga destinada a prestar socorro en casos de desastre enviada a Etiopía. Estos cargamentos incluyen suministros alimenticios de emergencia, productos farmacéuticos, medicinas y otras mercancías para prestar asistencia humanitaria, donados por la comunidad internacional a miles de etíopes afectados por la sequía.

La cantidad total de carga detenida por el Gobierno de Eritrea en estos puertos es de 137 509,12 toneladas. El valor de las cargas detenidas hasta el momento asciende a más de 126 millones de dólares de los Estados Unidos. De esta cantidad, 73 960,277 toneladas están constituidas por material de socorro destinado a personas afectadas por la sequía, incluidas medicinas y productos farmacéuticos para hacer frente a necesidades humanas urgentes.

La delegación de Etiopía pidió por tanto al Comité que examinara esta cuestión a la luz de las normas 6.8 a 6.10 del Anexo del Convenio de Facilitación, en las cuales se aborda la cuestión de la facilitación con respecto a buques y mercancías en el marco de las operaciones de socorro para situaciones de emergencia.

La delegación de Etiopía estimó que el Comité era competente para hacer un llamamiento para la inmediata liberación de estas mercancías, destinadas a prestar ayuda humanitaria y, consecuentemente, lo invitó a que adoptase las medidas oportunas para garantizar el derecho inherente de Etiopía, en tanto que Estado sin litoral, a gozar de un acceso al mar sin trabas y a la libertad de tránsito.

Se hizo referencia a distintos convenios internacionales, normas consuetudinarias y principios que gobiernan las relaciones entre Estados sin litoral y Estados con litoral por lo que respecta al antedicho derecho, entre ellos:

- Convención y estatuto sobre la libertad de tránsito, Barcelona, de 20 de abril de 1921;
- Convenio sobre la libertad de tránsito para los Estados sin litoral, Nueva York, de 8 de julio de 1965;
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982 (UNCLOS III); y
- Tratado por el cual se establece el Mercado Común para África Oriental y Austral (COMESA), de 8 de diciembre de 1994.

Con arreglo a estos convenios multilaterales, el derecho de tránsito se considera una norma consuetudinaria aceptada por los miembros de la comunidad internacional.

Los principios fundamentales consagrados en estos convenios, por lo que respecta al derecho de tránsito, son los siguientes:

- el derecho de libre acceso al mar y desde éste; y
- el tránsito libre e irrestricto, en toda circunstancia y para todo tipo de mercancías.

Dado que uno de los objetivos de la OMI es fomentar la colaboración entre los Estados Miembros por lo que respecta al sector del transporte marítimo dedicado al comercio internacional, así como alentar la eliminación de restricciones innecesarias impuestas por los Gobiernos, el Gobierno de la República Democrática Federal de Etiopía estima que la OMI es el organismo apropiado para examinar esta cuestión y adoptar las medidas oportunas, especialmente en el marco de las normas 6.8 a 6.10 del Anexo del Convenio FAL, relativas a la asistencia en casos de emergencia.

18.2 El Comité, tras tomar nota de la información facilitada verbalmente por la delegación de Etiopía y de la petición presentada al respecto, que recibió el apoyo de las delegaciones de Nigeria y Liberia, examinó si la cuestión correspondía a su ámbito de competencia. Tras un debate, en el transcurso del cual algunas delegaciones se refirieron al carácter político de la cuestión, el Comité convino en que no estaba en condiciones de adoptar ninguna medida basándose solamente en una intervención verbal sobre el asunto, con respecto al cual hubiera agradecido que se le informara de antemano. Era necesario contar con más información documentada al respecto para poder examinar la cuestión y para poder adoptar las medidas oportunas.

19 INFORME PARA EL CONSEJO

Medidas cuya adopción se pide al Consejo

Se pide al Consejo que tenga a bien:

- .1 refrendar las medidas adoptadas por el Comité respecto de las guías para la implantación de los mensajes mediante IED (párrafos 5.5 a 5.8 y anexos 2 y 3);
- .2 tomar nota de que se ha vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia encargado de ultimar, en especial, la guía para la implantación del mensaje BERMAN (párrafo 4.9, anexo 4);
- .3 refrendar las medidas adoptadas por el Comité respecto de la aplicación de las Directrices sobre la organización y método de trabajo (párrafos 6.2 y 6.3);
- .4 tomar nota del propósito del Comité de examinar, en su 27º periodo de sesiones, la necesidad de llevar a cabo una revisión general del Convenio FAL (párrafo 7.5);
- .5 tomar nota de la aprobación de proyectos de enmiendas al Convenio FAL, relativos al tráfico ilícito de drogas, la llegada, estadía y salida de los buques, pasajeros, tripulación y cargas y la utilización del IED, con miras a su aprobación definitiva en su 27º periodo de sesiones (párrafos 7.10 y 7.13 y anexo 5);
- .6 refrendar las medidas adoptadas por el Comité respecto del Impreso FAL 7 (Declaración multimodal de mercancías peligrosas) (párrafo 7.17);

- .7 refrendar las medidas adoptadas por el Comité respecto de la expresión "imponible", que figura en el Anexo del Convenio (párrafo 7.20);
- .8 tomar nota de los resultados del examen llevado a cabo por el Comité sobre las cuestiones relacionadas con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y las migraciones ilegales por mar (párrafos 7.24, 7.25, 7.29 y 7.30);
- .9 refrendar la aprobación del Comité del Impreso FAL 8 para la Declaración de mercancías peligrosas (párrafo 9.4);
- .10 refrendar las decisiones adoptadas por el Comité respecto del establecimiento de un procedimiento de notificación sobre sucesos relacionados con casos de polizonaje y la aplicación de las directrices pertinentes y la aprobación de la correspondiente circular FAL (párrafos 10.6 y 10.7);
- .11 tomar nota del propósito del Comité de examinar la posibilidad de elaborar un instrumento vinculante sobre cuestiones relativas al polizonaje, de conformidad con el párrafo dispositivo 6 de la resolución A.871(20) (párrafo 10.9);
- .12 tomar nota del propósito del Comité de examinar la posible elaboración, a través del Grupo de trabajo SPI, de un convenio internacional, o la ampliación de los convenios actuales, respecto de cuestiones de seguridad portuaria (párrafo 12.39.6);
- .13 refrendar la aprobación del Comité de las cuestiones relativas a la interfaz buque-puerto, para su inclusión en el subprograma para la facilitación del PICT (párrafo 13.3 y anexo 6);
- .14 refrendar el acuerdo del Comité respecto de las dos cuestiones temáticas prioritarias dentro del subprograma de facilitación del PICT (párrafo 13.4);
- .15 refrendar las medidas adoptadas por el Comité a fin de acelerar su propia institucionalización (párrafos 15.2 y 15.4);
- .16 aprobar la lista de temas de fondo que deben incluirse en el orden del día del 27º periodo de sesiones del Comité (párrafo 16.2 y anexo 7);
- .17 aprobar la petición del Comité para que se le conceda una semana de reunión durante el bienio 2000-2001, en el entendimiento de que sus reuniones futuras se programarán de modo que no afecten la eficacia y continuidad de su labor (párrafo 16.4);
- .18 tomar nota de la petición formulada por el Comité al Grupo de trabajo SPI para que examine su programa de trabajo, especifique los objetivos reales y establezca fechas precisas para la ultimación de las tareas (párrafo 16.7 y 16.8 y anexo 8);
- .19 tomar nota de los resultados del examen llevado a cabo por el Comité de la cuestión de la liberación de la carga destinada a prestar socorro en casos de desastre (párrafo 18.2);
- .20 aprobar el informe en general.

ANEXO 1

**ORDEN DEL DÍA DEL 26º PERIODO DE SESIONES Y
LISTA DE DOCUMENTOS**

- | | | |
|----------|--|----------------------|
| 1 | Aprobación del orden del día | |
| | Circular N° 2027 | - Secretaría |
| | FAL 26/1 | - Secretaría |
| | FAL 26/1/1 | - Secretaría |
| | FAL 26/1/2 | - Secretaría |
| 2 | Decisiones de otros órganos de la OMI | |
| | FAL 26/2 | - Secretaría |
| | FAL 26/2/1 | - Secretaría |
| 3 | Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional | |
| | FAL 26/3 | - Secretaría |
| | FAL 26/3/1 | - Sri Lanka |
| 4 | Examen y aprobación de las propuestas de enmiendas al Anexo del Convenio | |
| | FAL 26/4 | - Países Bajos |
| 5 | Mensajes mediante intercambio electrónico de datos para el despacho de buques | |
| | FAL 26/5 | - Singapur |
| | FAL 26/WP.3 | - Grupo de redacción |
| 6 | Aplicación de las Directrices del Comité | |
| | No se presentó ningún documento en relación con este punto del orden del día. | |
| 7 | Revisión general del Convenio | |
| | FAL 26/7 | - Grupo de trabajo |
| | FAL 26/7/1 | - ICS |
| | FAL 26/7/2 | - OMA |
| | FAL 26/7/3 | - Secretaría |
| | FAL 26/7/3/Rev.1
(inglés solamente) | - Secretaría |
| | FAL 26/WP.6 | - Grupo de trabajo |
| 8 | Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de los buques | |
| | FAL 26/8 | - Comunidad Europea |
| | FAL 26/8/1 | - Secretaría |
| | FAL 26/8/2 | - Sri Lanka |

9 Formalidades relacionadas con la carga: Aspectos de facilitación del transporte intermodal de mercancías peligrosas

No se presentó ningún documento en relación con este punto del orden del día.

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

FAL 26/10	-	Hong Kong (China)
FAL 26/10/1	-	ICS
FAL 26/10/2	-	ICS
FAL 26/10/3	-	Dinamarca y el Reino Unido
FAL 26/INF.8	-	ICS
FAL 26/WP.5	-	Grupo de redacción

11 Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI: modelo de notificación armonizado

No se presentó ningún documento en relación con este punto del orden del día.

12 Interfaz buque/puerto

FAL 26/12	-	Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto
FAL 26/12/1	-	Países Bajos
FAL 26/12/2	-	Estados Unidos
FAL 26/12/3	-	Reino Unido
FAL 26/12/4	-	Francia
FAL 26/12/5	-	IICL
FAL 26/12/5/Corr.1 (inglés solamente)	-	IICL
FAL 26/12/6	-	Suecia
FAL 26/12/7	-	Polonia
FAL 26/12/8	-	Canadá
FAL 26/12/9	-	Secretaría
FAL 26/12/10	-	ICHCA
FAL 26/12/11	-	ICHCA
FAL 26/12/12	-	Alemania
FAL 26/12/13	-	Alemania
FAL 26/12/14	-	IAPH
FAL 26/12/15	-	Secretaría
FAL 26/12/16	-	Japón
FAL 26/INF.5	-	Suecia
FAL 26/INF.7	-	República de Corea
FAL 26/INF.9	-	ICHCA
FAL 26/INF.10	-	Países Bajos
FAL 26/WP.2	-	Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto
FAL 26/WP.4	-	Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto

13 Subprograma de cooperación técnica para la facilitación

FAL 26/13	-	Secretaría
FAL 26/13/1	-	Secretaría
FAL 26/INF.2	-	Secretaría
FAL 26/INF.3	-	Secretaría
FAL 26/INF.4	-	Secretaría
FAL 26/INF.6	-	Secretaría

14 Relaciones con otras organizaciones

No se presentó ningún documento en relación con este punto del orden del día

15 Institucionalización del Comité de Facilitación

FAL 26/15	-	Secretaría
-----------	---	------------

16 Programa de trabajo y fecha del próximo periodo de sesiones

FAL 26/WP.1	-	Secretaría
-------------	---	------------

17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 1999

No se presentó ningún documento en relación con este punto del orden del día.

18 Otros asuntos

No se presento ningún documento en relación con este punto del orden del día.

19 Informe para el Consejo

FAL 26/WP.7 y Add.1	-	Comité
---------------------	---	--------

Documentos informativos

FAL 26/INF.1	-	Lista de participantes
FAL 26/INF.11	-	Lista de documentos

4 PAXLST:

- The codes for data element 1001 are (see paragraph 2) in C002 1000 "Crew list" or "Passenger list is indicated.
- Our comments on data element 8213 in TDT are also valid for PAXLST.
- The new codes for data element 3227 in LOC is:
 - 178 - Place of embarkation
 - 179 - Place of disembarkation
 - 180 - Place of Birth".
- The code for passport as a travel document is "39 - passport". This should be used in data element 1001, since the passport is the most used travel document. For other possible documents the textual description in data element 1000 is acceptable.

ANNEX 3

**IMPLEMENTATION GUIDE FOR THE INVENTORY REPORT MESSAGE
FOR THE SHIP'S STORES DECLARATION**

CONTENTS

- 0. INTRODUCTION
- 1. SCOPE
 - 1.1 Functional definition
 - 1.2 Field of application
 - 1.3 Principles
- 2. REFERENCES
- 3. TERMS AND DEFINITIONS
 - 3.1 Standard terms and definitions
- 4. MESSAGE DEFINITION
 - 4.1 Data segment clarification
 - 4.1.1 Header section
 - 4.1.2 Detail section
 - 4.2 Data segment index (alphabetical sequence)
 - 4.3 Message structure
 - 4.3.1 Segment table
- 5. SEGMENTS
 - 5.1 Used Segments and description

0. INTRODUCTION

This specification provides the definition of the Inventory report message (INVRPT) to be used in Electronic Data Interchange (EDI) between trading partners involved in administration, commerce and transport.

1. SCOPE

This paper provides the definition of the United Nations Standard Inventory Report Message for Ships stores to be used in Electronic Data Interchange between Ships and Administrations for the purpose of the declaration / report of ship's stores.

1.1 Functional Definition

A message specifying information relating to held inventories. This Inventory report message is intended to be used to convey ship's stores information to the administrations.

1.2 Field of Application

The UN Standard Inventory Report Message may be applied for both national and international trade. It is based on universal practice related to administration, commerce and transport and is not dependent on the type of business or industry.

1.3 Principles

The exchanged information will relate to inventories of raw materials, manufactured articles, or other stockable items. The message can be transmitted as :

- Arrival Stores Declaration
- Departure Stores Declaration

Note: If one declaration is sufficient e.g. due to the short stay in port the arrival declaration should be used dependant on the local requirements.

The specified quantities can relate directly to a product or package, and may be sub-detailed within different groups or classes, e.g., batch, age, valuation, location, etc.

For every specified quantity it is possible to indicate the relative package identifications of the physical units involved.

2. REFERENCES

See UNTDID, Part 4, Chapter 2.6 UN/ECE UNSM - General Introduction, Section 1.

3. TERMS AND DEFINITIONS

3.1 Standard terms and definitions

See UNTDID, Part 4, Chapter 2.6 UN/ECE UNSM - General Introduction, Section 2.

4. MESSAGE DEFINITION

4.1 Data Segment Clarification

This section should be read in conjunction with the Segment Table which indicate mandatory, conditional and repeating requirements.

In this chapter all segments of the standard message are included to facilitate references. The segments that are not applicable for use in the FAL Form are indicated by not used.

Used segments are marked in the segment table.

The following guide-lines and principles apply to the whole message and are intended to facilitate the understanding and implementation of the message:

All specified dates/times should be in the format 'ccyymmdd' 'hhmm' unless all the parties involved in the transaction agree that there is a functional requirement for an alternative form.

Periods should be specified as whole numbers representing the required period as indicated to the format qualifier (weeks, months, etc.).

Where a choice of code or text is given only the code element should be used wherever possible.

Conditional data that is not required in the message should not be included.

Care must be taken that the segment qualifier in dependent segments do not conflict with the segment qualifier of the trigger segment of the group.

4.1.1 Header section

Information to be provided in the Header section:

0010 UNH, Message header

A service segment starting and uniquely identifying a message.

The message type code for the Inventory report message is INVRPT.

Note: Inventory report messages conforming to this document must contain the following data in segment UNH, composite S009:

Data element 0065 INVRPT
0052 D
0054 98A
0051 UN

0020 BGM, Beginning of message

A segment for unique identification of the Ship's stores Declaration and its number.

0030 FTX, Free text

A segment enabling the specification of coded information or free text information relevant to the whole message. In computer to computer exchange such text will normally require the receiver to process this segment manually.

- 0040 DTM, Date/time/period
Date/time/period related to the whole message. The segment must be specified at least once to identify the date at which the Ship's stores declaration was submitted.
- 0050 Segment group 1: RFF-DTM (*not used for IMO FAL 3*)
A group of segments giving references and where necessary, their dates relating to the whole message,
- 0060 RFF, Reference
A segment for referencing documents
- 0070 DTM, Date/time/period
Date/time/period as applicable
- 0080 Segment group 2: NAD-LOC-SG3-SG4
A group of segments identifying name, country and locations relevant to the whole message.
- 0090 NAD, Name and address
A segment for identifying names and nationality relevant for the whole Ship's stores declaration.
It is recommended that where possible the coded form of the ID should be specified.
- 0100 LOC, Place/location identification
A segment giving more specific location information in addition to the information specified in the NAD segment.
- 0110 Segment group 3: RFF-DTM
A group of segments giving references only relating to the specified party, rather than the whole message.
- 0120 RFF, Reference
A segment for referencing numbers pertinent to the party identified in the NAD segment.
- 0130 DTM, Date/time/period
Date/time/period as applied to the referred number.
- 0140 Segment group 4: CTA-COM (*not used*)
A group of segments to identify person, function, department, and where appropriate numbers.
- 0150 CTA, Contact information
A segment to identify person, function, department, to whom communications should be directed.
- 0160 COM, Communication contact
Identifying communication types and numbers for the entities specified in CTA, e.g., FAX, TELEX, telephone, etc.

- 0170 Segment group 5: CUX-DTM (*not used*)
A group of segments to indicate currencies used for financial evaluation.
- 0180 CUX, Currencies
A segment specifying currencies, and, if required, rates of exchange for the whole message, e.g., evaluation currency.
- 0190 DTM, Date/time/period
Date/time/period as applied to the currencies.
- 4.1.2 Detail section
- Information to be provided in the Detail section:
- 0200 Segment group 6: CPS-SG7 (*not used*)
A group of segments providing details of all package levels of the inventory report. This segment group provides the capability to give the hierarchical relationship. The group defines a local top-down packaging structure.
- 0210 CPS, Consignment packing sequence (*not used*)
A segment identifying the sequence in which packing has been done, e.g. handling unit (pallet), package (box).
- 0220 Segment group 7: PAC-PCI-SG8 (*not used*)
A group of segments identifying packaging, marks and numbers, date and time information.
- 0230 PAC, Package (*not used*)
A segment specifying the number and type of packages. DE7224, number of packages must not be used.
- 0240 PCI, Package identification (*not used*)
A segment specifying markings and labels used on individual physical units (packages) described in the PAC Segment.
- 0250 Segment group 8: QTY-GIN-DTM (*not used*)
A group of segments providing package quantities with package identification and relevant date/time information.
- 0260 QTY, Quantity (*not used*)
A segment to provide quantity information suitably qualified for the packages referred to in the PAC Segment, e.g., opening quantity, closing quantity, adjustment quantity. This quantity segment may contain any number of packages.
- 0270 GIN, Goods identity number (*not used*)
A segment to provide serial-, batch-, label- or packaging number. These may be simple numbers or ranges of numbers.
- 0280 DTM, Date/time/period (*not used*)
Date/time period relevant to the package, e.g. production date, expiration date, etc.

- 0290 Segment group 9: LIN-PIA-IMD-NAD-MEA-ALI-LOC-DTM-FTX-SG10-SG11
A group of segments providing detailed information on each line of the ship's stores declaration.
- 0300 LIN, Line item
A segment identifying a specific line item in the ship's stores declaration. All other segments in the detail section refer to the line item.
- 0310 PIA, Additional product id *(not used)*
A segment to allow the transmission of additional product identification.
- 0320 IMD, Item description
A segment for describing the item.
- 0330 NAD, Name and address *(not used)*
A segment enabling the specification of the manufacturer of a line item.
- 0340 MEA, Measurements
A segment specifying physical measurements of the inventory item, either in original or packaged form.
- 0350 ALI, Additional information *(not used)*
A segment indicating that the line item is subject to special conditions due to origin custom preference or commercial factors.
- 0360 LOC, Place/location identification
A segment indicating details regarding specific place or location of the specified line item.
- 0370 DTM, Date/time/period *(not used)*
Date/time/period as applied to the line item.
- 0380 FTX, Free text
A segment enabling the specification coded or free text information relevant to a line item. In computer to computer exchanges such text will normally require the receiver to process this segment manually.
- 0390 Segment group 10: RFF-DTM *(not used)*
A group of segments giving references only relating to the specified line item.
- 0400 RFF, Reference *(not used)*
A segment for referencing documents and other numbers pertinent to the line item.
- 0410 DTM, Date/time/period *(not used)*
Date/time/period as applied to the referred document.

- 0420 | Segment group 11: INV-QTY-GIN-LOC-DTM-STS-SG12-SG13-SG14-SG15 (not used)
A group of segments providing a quantity with all inventory management related information and optionally package details, line item currencies and references.
- 0430 + INV, Inventory management related details (not used)
A segment to provide all the parameters required for an inventory report, e.g. the reason for an inventory, etc.
- 0440 + QTY, Quantity (not used)
A segment to provide a quantity information suitably qualified, for the product referred to by the LIN segment e.g quantity of the article etc.
- 0450 GIN, Goods identity number (not used)
A segment to provide specific serial, batch or packaging numbers to which the specific quantity relates. These may be single numbers or ranges of numbers.
- 0460 LOC, Place/location identification (not used)
A segment indicating details regarding specific place or location of the quantity referred to in QTY.
- 0470 DTM, Date/time/period (not used)
Date/time/period as applied to the quantity.
- 0480 STS, Status (not used)
A segment giving transport status report, e.g., damaged, customs refusal and totally missing.
- 0490 Segment group 12: NAD-LOC (not used)
A segment group to identify the owner of the inventory.
- 0500 NAD, Name and address (not used)
A segment to identify the owner of the stock.
- 0510 LOC, Place/location identification (not used)
To identify a country/place/location/related location
- 0520 Segment group 13: PRI-CUX-DTM (not used)
A group of segments to provide price/cost/value information.
- 0530 PRI, Price details (not used)
A segment to provide the price/cost/value, suitable qualified.
- 0540 CUX, Currencies (not used)
A segment specifying currencies, and if required, rates of exchange, e.g., evaluation currency.
- 0550 DTM, Date/time/period (not used)
Date/time/period as applied to the currencies.

- 0560 Segment group 14: RFF-DTM (*not used*)
A group of segments giving references only relating to the specified quantity.
- 0570 RFF, Reference (*not used*)
A segment for referencing documents and other numbers pertinent to the quantity.
- 0580 DTM, Date/time/period (*not used*)
Date/time/period as applied to the referred document.
- 0590 Segment group 15: CPS-SG16 (*not used*)
A group of segments providing details of all package levels item or quantity. This segment group provides the capability to give the hierarchical relationship. The group defines a logical top-down packaging structure.
- 0600 CPS, Consignment packing sequence (*not used*)
A segment identifying the sequence in which packing has been done, e.g., handling unit (pallet), package (box).
- 0610 Segment group 16: PAC-MEA-QTY-SG17 (*not used*)
A group of segments specifying the number and type of packages, identification of the packages and date/time information.
- 0620 PAC, Package (*not used*)
A segment specifying the number and type of packages (physical units and the physical type of packaging).
- 0630 MEA, Measurements (*not used*)
A segment specifying physical measurement of packages / physical units described in the PAC segment.
- 0640 | QTY, Quantity (*not used*)
A segment to specify the quantity per package described in the PAC segment.
- 0650 Segment group 17: PCI-RFF-DTM-GIN (*not used*)
A segment group specifying markings, labels and packing.
- 0660 PCI, Package identification (*not used*)
A segment specifying markings and / or labels used on individual physical units (packages) described in the PAC segment.
- 0670 RFF, Reference (*not used*)
A segment for referencing the package identification e.g. master label number.
- 0680 DTM, Date/time/period (*not used*)
Date/time/period relevant to the package, e.g., production date, expiration date, etc.
- 0690 GIN, Goods identity number (*not used*)
A segment to provide serial, batch, label or packaging number. These may be simple numbers or ranges of numbers.

0700 UNT, Message trailer
 A service segment ending a message, giving the total number of segments in the message and the control reference number of the message.

4.2 Data segment index (Alphabetical sequence by tag)

	ALI	Additional information
	BGM	Beginning of message
	COM	Communication contact
	CPS	Consignment packing sequence
	CTA	Contact information
	CUX	Currencies
	DTM	Date/time/period
	FTX	Free text
	GIN	Goods identity number
	GIR	Related identification numbers
	IMD	Item description
+	INV	Inventory management related details
	LIN	Line item
	LOC	Place/location identification
	MEA	Measurements
	NAD	Name and address
	PAC	Package
	PCI	Package identification
	PIA	Additional product id
	PRI	Price details
	QTY	Quantity
	RFF	Reference
	STS	Status
	UNH	Message header
	UNT	Message trailer

4.3 Message structure of the complete message

4.3.1 Segment table

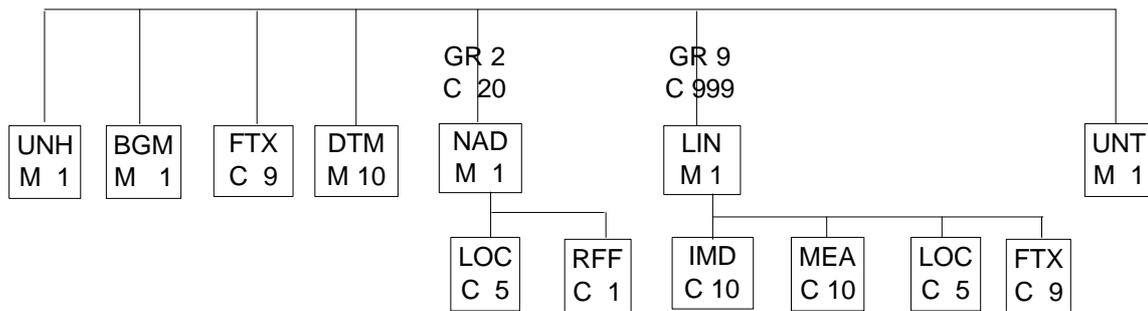
Pos	Tag	Name	Status	Res.
HEADER SECTION				
0010	UNH	Message header	M	1
0020	BGM	Beginning of message	M	1
0030	FTX	Free text	C	99
0040	DTM	Date/time/period	M	10
0050		Segment group 1	C	10
0060	RFF	Reference	M	1
0070	DTM	Date/time/period	C	1
0080		Segment group 2	C	20
0090	NAD	Name and address	M	1
0100	LOC	Place/location identification	C	5
0110		Segment group 3	C	99
0120	RFF	Reference	M	1
0130	DTM	Date/time/period	C	1
0140		Segment group 4	C	10
0150	CTA	Contact information	M	1
0160	COM	Communication contact	C	5
0170		Segment group 5	C	5
0180	CUX	Currencies	M	1
0190	DTM	Date/time/period	C	1
DETAIL SECTION				
0200		Segment group 6	C	9999
0210	CPS	Consignment packing sequence	M	1
0220		Segment group 7	C	999
0230	PAC	Package	M	1
0240	PCI	Package identification	C	1000
0250		Segment group 8	C	9999
0260	QTY	Quantity	M	1
0270	GIN	Goods identity number	C	9999
0280	DTM	Date/time/period	C	5

0290		Segment group 9	C	9999
0300	LIN	Line item	M	1
0310	PIA	Additional product id	C	10
0320	IMD	Item description	C	10
0330	NAD	Name and address	C	1
0340	MEA	Measurements	C	10
0350	ALI	Additional information	C	10
0360	LOC	Place/location identification	C	5
0370	DTM	Date/time/period	C	5
0380	FTX	Free text	C	99
0390		Segment group 10	C	10
0400	RFF	Reference	M	1
0410	DTM	Date/time/period	C	1
0420		Segment group 11	C	9999
0430 +	INV	Inventory management related details	M	1
0440 +	QTY	Quantity	M	1
0450	GIN	Goods identity number	C	9999
0460	LOC	Place/location identification	C	5
0470	DTM	Date/time/period	C	5
0480	STS	Status	C	9
0490		Segment group 12	C	5
0500	NAD	Name and address	M	1
0510	LOC	Place/location identification	C	1
0520		Segment group 13	C	5
0530	PRI	Price details	M	1
0540	CUX	Currencies	C	1
0550	DTM	Date/time/period	C	1
0560		Segment group 14	C	10
0570	RFF	Reference	M	1
0580	DTM	Date/time/period	C	1
0590		Segment group 15	C	9999
0600	CPS	Consignment packing sequence	M	1
0610		Segment group 16	C	9999
0620	PAC	Package	M	1
0630	MEA	Measurements	C	10
0640	QTY	Quantity	C	10

0650		Segment group 17	C	9999
0660	PCI	Package identification	M	1
0670	RFF	Reference	C	1
0680	DTM	Date/time/period	C	5
0690	GIN	Goods identity number	C	9999
0700		Segment group 18	C	99
0710	GIR	Related identification numbers	M	1
0720	DTM	Date/Time period	C	5
0730	UNT	Message trailer	M	1

5 SEGMENTS

5,1 Used Segments and description



BGM BEGINNING OF MESSAGE

Function: To indicate the type and function of a message and to transmit the identifying number.

010	C002	DOCUMENT/MESSAGE NAME	C
	1001	Document/message name, coded	C an..3
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
	1000	Document/message name	C an..35
020	C106	DOCUMENT/MESSAGE IDENTIFICATION	C
	1004	Document/message number	C an..35
	1056	Version	C an..9
	1060	Revision number	C an..6
030	1225	MESSAGE FUNCTION, CODED	C an..3
040	4343	RESPONSE TYPE, CODED	C an..3

Data Element	Description
C002 1001	Document Message name, coded: 185 Arrival Declaration 186 Departure Declaration
	Note: Free text only to be used on special request
1000	Arrival Declaration Departure Declaration
C106 1004	Document message number Number allocated by sender
1225	Message Function, coded: 9 - Original

Example:BGM+970+nr1+9'

FTX FREE TEXT

Function: To provide free form or coded text information.

010	4451	TEXT SUBJECT QUALIFIER	M an..3
020	4453	TEXT FUNCTION, CODED	C an..3
030	C107	TEXT REFERENCE	C
	4441	Free text identification	M an..17
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
040	C108	TEXT LITERAL	C
	4440	Free text	M an..70
	4440	Free text	C an..70
	4440	Free text	C an..70
	4440	Free text	C an..70
	4440	Free text	C an..70
050	3453	LANGUAGE, CODED	C an..3

For number of persons:

4451 Text Subject Qualifier:
 ABL = Government Information

Example: FTX+ABL+++number of persons on board 16'

DTM DATE/TIME/PERIOD

Function: To specify date, and/or time, or period.

010	C507	DATE/TIME/PERIOD	M
	2005	Date/time/period qualifier	M an..3
	2380	Date/time/period	C an..35
	2379	Date/time/period format qualifier	C an..3

C507	2005	Date/time/period qualifier
	132	Arrival date estimated
	178	Arrival date actual
	133	Departure date estimated
	186	Departure date actual
	48	Duration

2380 Date when vessel is due to arrive or depart (1st occurrence)

Number of days/hours the vessel will be in port (2nd occurrence)

2379 102 CCYYMMDD for the date.

Period of stay:

804 Quantity of days

805 Quantity of hours

Example 1: DTM+178:19980907:102'

Example 2: DTM+48:22:805'

NAD NAME AND ADDRESS

Function: To specify the name/address and their related function, either by CO82 only and/or unstructured by CO58 or structured by CO80 thru 3207.

010	3035	PARTY QUALIFIER	M an..3
020	C082	PARTY IDENTIFICATION DETAILS	C
	3039	Party id. identification	M an..35
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
030	C058	NAME AND ADDRESS	C
	3124	Name and address line	M an..35
	3124	Name and address line	C an..35
	3124	Name and address line	C an..35
	3124	Name and address line	C an..35
	3124	Name and address line	C an..35
040	C080	PARTY NAME	C
	3036	Party name	M an..35
	3036	Party name	C an..35
	3036	Party name	C an..35
	3036	Party name	C an..35
	3036	Party name	C an..35
	3045	Party name format, coded	C an..3
050	C059	STREET	C
	3042	Street and number/p.o. box	M an..35
	3042	Street and number/p.o. box	C an..35
	3042	Street and number/p.o. box	C an..35
	3042	Street and number/p.o. box	C an..35
060	3164	CITY NAME	C an..35
070	3229	COUNTRY SUB-ENTITY IDENTIFICATION	C an..9
080	3251	POSTCODE IDENTIFICATION	C an..9
090	3207	COUNTRY, CODED	C an..3

Data Element	Description
3035	Party Qualifier
	MS = Message sender
C080 3036	Name of Ship
3207	Country Coded
	Nationality of Ship

Example: (if using the IMO/Lloyd's number) NAD+MS+8915691+++++NL'
 (if using Free text) NAD+XS+++Nedlloyd Europa+++++NL'

LOC PLACE/LOCATION IDENTIFICATION

Function: To identify a country/place/location/related location one/related location two.

010	3227	PLACE/LOCATION QUALIFIER	M an..3
020	C517	LOCATION IDENTIFICATION	C
	3225	Place/location identification	C an..25
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
	3224	Place/location	C an..70
030	C519	RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	C
	3223	Related place/location one identification	C an..25
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
	3222	Related place/location one	C an..70
040	C553	RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	C
	3233	Related place/location two identification	C an..25
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
	3232	Related place/location two	C an..70
050	5479	RELATION, CODED	C an..3

Data Element	Description
3227	Place Location Qualifier: 5 = Place (Port) of departure 60 = Place (Port) of arrival 61 = Next portof call (Port of destination) 125 = Last Port of call (Port arrived from)
3225	Port code UNECE REC 16 or
3224	Port name (The UN Code is preferred)

Example: LOC+60+NLRTM'

RFF REFERENCE

Function: To specify a reference.

010	C506	REFERENCE	M
	1153	Reference qualifier	M an..3
	1154	Reference number	C an..35
	1156	Line number	C an..6
	4000	Reference version number	C an..35

Data Element	Description
C506 1153	Reference Qualifier: VON Voyage number
1154	Number of the voyage

Example: RFF+VON+N1234

Note: This segment should only be used in case the voyage number is needed for linking purposes.

LIN LINE ITEM

Function: To identify a line item and configuration.

010	1082	LINE ITEM NUMBER	C an..6
020	1229	ACTION REQUEST/NOTIFICATION, CODED	C an..3
030	C212	ITEM NUMBER IDENTIFICATION	C
	7140	Item number	C an..35
	7143	Item number type, coded	C an..3
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
040	C829	SUB-LINE INFORMATION	C
	5495	Sub-line indicator, coded	C an..3
	1082	Line item number	C an..6
050	1222	CONFIGURATION LEVEL	C n..2
060	7083	CONFIGURATION, CODED	C an..3

Data Element	Description
1082	Line Item Number
	The sequence number of the item (article)

Example:LIN+01'

IMD ITEM DESCRIPTION

Function: To describe an item in either an industry or free format.

010	7077	ITEM DESCRIPTION TYPE, CODED	C an..3
020	7081	ITEM CHARACTERISTIC, CODED	C an..3
030	C273	ITEM DESCRIPTION	C
	7009	Item description identification	C an..17
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
	7008	Item description	C an..35
	7008	Item description	C an..35
	3453	Language, coded	C an..3
040	7383	SURFACE/LAYER INDICATOR, CODED	C an..3

Data Element	Description
C273 7008	Item description: Name of Article

Example: IMD+++:::cigarettes'

MEA MEASUREMENTS

Function: To specify physical measurements, including dimension tolerances, weights and counts.

010	6311	MEASUREMENT PURPOSE QUALIFIER	M an..3
020	C502	MEASUREMENT DETAILS	C
	6313	Property measured, coded	C an..3
	6321	Measurement significance, coded	C an..3
	6155	Measurement attribute identification	C an..17
	6154	Measurement attribute	C an..70
030	C174	VALUE/RANGE	C
	6411	Measure unit qualifier	M an..3
	6314	Measurement value	C an..18
	6162	Range minimum	C n..18
	6152	Range maximum	C n..18
	6432	Significant digits	C n..2
040	7383	SURFACE/LAYER INDICATOR, CODED	C an..3

Data Element	Description
6311	Measurement purpose qualifier Specification of the physical measurement used AAA = Line Item Measurement
C174 6411	Measure Unit Qualifier in accordance to UNREC 20 litre = ltr cubic metre = mtq gallon = gli kilogramme = kgm gram = grm ton = tne piece = pce metre = mtr carton = ct
6314	value e.g. 10, 150 etc.

Example: MEA+AAA++CT:22'

LOC PLACE/LOCATION IDENTIFICATION

Function: To identify a country/place/location/related location one/related location two.

010	3227	PLACE/LOCATION QUALIFIER	M an..3
020	C517	LOCATION IDENTIFICATION	C
	3225	Place/location identification	C an..25
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
	3224	Place/location	C an..70
030	C519	RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	C
	3223	Related place/location one identification	C an..25
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
	3222	Related place/location one	C an..70
040	C553	RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	C
	3233	Related place/location two identification	C an..25
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
	3232	Related place/location two	C an..70
050	5479	RELATION, CODED	C an..3

Data Element	Description
3227	Place Location Qualifier 14 = Location of Goods
C517 3224	Place of storage in free text e.g. Focsls or Stores.
	or
3225	Place of storage coded as agreed and mentioned in the ships plan.

Example: LOC+14+:::Bonded Store'

FTX FREE TEXT

Function: To provide free form or coded text information.

010	4451	TEXT SUBJECT QUALIFIER	M an..3
020	4453	TEXT FUNCTION, CODED	C an..3
030	C107	TEXT REFERENCE	C
	4441	Free text identification	M an..17
	1131	Code list qualifier	C an..3
	3055	Code list responsible agency, coded	C an..3
040	C108	TEXT LITERAL	C
	4440	Free text	M an..70
	4440	Free text	C an..70
	4440	Free text	C an..70
	4440	Free text	C an..70
	4440	Free text	C an..70
050	3453	LANGUAGE, CODED	C an..3

Optional: Any free text information in connection with the article
In principle not to be used.

4451 AAI General Information

Example: FTX+AAI++some cartons to be destroyed'

UNT MESSAGE TRAILER M 1

Function: To check the completeness of a message

010	0074	Number of segments in a message	M n..6
020	0062	Message reference number	M an..14

0074 Number of segments in a Message:
Control count of number of segments in a message.

0062 Message Reference Number:
Must be the same number as transmitted in UNH segment

List of data Elements in FAL Form 3 Ship's Stores Declaration and the segments.

1.	Arrival or departure	BGM
2.	Name of ship	NAD
3.	Voyage number	RFF (optional)
4.	Nationality of ship	NAD
5.	Port of Arrival/Departure	NAD-LOC
6.	Port arrival from	NAD-LOC
7.	Port of destination	NAD-LOC
8.	Date of arrival /departure	DTM
9.	Period of stay	DTM
10.	Place of storage	LIN-LOC
11.	Name of article	LIN-IMD
12.	Quantity	LIN-MEA
13.	Number of persons on board	FTX

Example of an Edifact message for FAL form 3:

- UNA+.?'
- UNB+UNOA:4+PGDF+NLRTM PA+970807:1145+1111'
- UNH+001+INVRPT:D:97A:UN'
- BGM+970+1+9'
- FTX+ABL+++number of persons on board 16'
- DTM+178:19980907:102'
- DTM+48:22:805'
- RFF+VON+N1234'
- NAD+MS+8915691++++++NL'
- LOC+60+NLRTM'
- LIN+01'
- IMD+++:::cigarettes'
- MEA+AAA++CT:22'
- LOC+14+:::Bonded Store'
- FTX+ACB++ Some cartons are wet'
- UNT+14+001'

ANEXO 4

MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE IED

- 1 Ultimar, en estrecha consulta con la OMA y Naciones Unidas/CEFACT, la Guía de utilización del mensaje BERMAN, teniendo en cuenta todas las observaciones recibidas, en el lapso interperiodos, de los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, sobre la utilización de este mensaje.
- 2 Informar sobre los resultados de lo antedicho al 27º periodo de sesiones del Comité de Facilitación.

ANEXO 5

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN

Capítulo 1 - Definiciones y disposiciones generales

C. Técnicas de tratamiento electrónico de datos

1 Elévese la siguiente práctica recomendada 1.4 a la categoría de norma y modifíquese el texto como sigue:

"1.4 **Norma.** Al introducir las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para facilitar los trámites de despacho, los Gobiernos Contratantes instarán a las autoridades públicas y otras partes interesadas (propietarios de buques, compañías de manipulación de carga, puertos marítimos, agentes de carga, etc.) a que realicen el intercambio de datos electrónicamente de conformidad con la correspondiente norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT)."

2 Modifíquese la presente norma 1.5 como sigue:

"1.5 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán en forma impresa cualquiera de los documentos exigidos para los trámites de despacho que se hayan preparado mediante técnicas de tratamiento de datos, siempre que éstos sean legibles, se ajusten al formato acordado en el Convenio de Facilitación y contengan la información exigida."

3 Modifíquese la presente norma 1.6 como sigue:

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

4 Modifíquese la primera cláusula de la práctica recomendada 1.7 como sigue:

"1.7 **Práctica recomendada.** Cuando se planifiquen, introduzcan o modifiquen técnicas de intercambio electrónico de datos para los trámites de despacho, las autoridades públicas deben: ..."

5 Modifíquese la presente norma 1.8 como sigue:

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

- 6 Añádase una nueva sección D (Tráfico ilícito de drogas) como sigue:

"D. Tráfico ilícito de drogas

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

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

1.11 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben utilizar el análisis de riesgos a fin de incrementar su capacidad para detectar los movimientos ilícitos de drogas y facilitar así la legítima circulación de personas y mercancías."

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

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

B. Contenido y objeto de los documentos

- 1 En la práctica recomendada 2.3.1, intercálense las palabras "identificación de los contenedores, si procede;" antes de "marcas y números" en el quinto inciso del apartado a) y en el cuarto del apartado b).

- 2 Añádase la siguiente nota al texto de la práctica recomendada 2.3.1:

"Nota: A los efectos de describir de manea idónea el número y tipo de bultos en la declaración de carga, los propietarios de buques y otras partes interesadas deben asegurarse de que se utilice la unidad de embalaje/envase exterior. Si las mercancías están en paletas, debe indicarse el número y el tipo de bultos de la paleta o paletas. Si las mercancías de la paleta no están embaladas/envasadas, debe incluirse la cantidad y la descripción de las mercancías."

- 3 Modifíquese la práctica recomendada 2.5.2 como sigue:

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

- 4 Sustitúyase el texto de la casilla 2 del Impreso FAL 4 por el siguiente:

"Efectos que no cumplen las condiciones para quedar exentos de derechos de aduana y tasas o que están sujetos a prohibiciones o restricciones."

Capítulo 3 - Llegada y salida de personas

A. Llegada y salida de personas

- 1 Añádanse una nueva norma 3.3.2 *bis* y una nueva práctica recomendada 3.3.2 *ter* como sigue:

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

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

- 2 Añádase una nueva norma 3.3.3 *bis* como sigue:

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

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

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

- 1 Sustitúyase el texto de la norma 3.15.1 por el siguiente:

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

- 2 Intercálese la nueva norma 3.15.1 *bis* siguiente:

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

Capítulo 4 - Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos

A. Disposiciones generales

- 1 Enmiéndese la práctica recomendada 4.3 como sigue:

"4.3 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben animar a los propietarios o gestores de los terminales marítimos de carga a que los doten de instalaciones de almacenamiento

adecuadas para cargas especiales (por ejemplo, mercancías valiosas, remesas perecederas, restos humanos, mercancías radiactivas y otras mercancías peligrosas, así como animales vivos), según proceda; las zonas de terminales marítimos de carga donde se almacenen cargas generales y especiales, así como el correo, antes de su expedición por mar deben estar protegidas en todo momento contra la entrada de personas no autorizadas."

- 2 Intercálese la nueva norma 4.3 *bis* siguiente:

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

- 3 Intercálese la nueva práctica recomendada 4.3 *ter* siguiente:

"4.3 *ter* **Práctica recomendada.** Cuando, debido a sus características, una remesa pueda requerir la intervención de distintos organismos para su despacho por ejemplo, de las autoridades aduaneras y sanitarias o veterinarias, los Gobiernos Contratantes deben hacer todo lo posible para delegar en el servicio de aduanas o en otro organismo competente esas funciones o, cuando ello no sea posible, deben tomar todas las medidas necesarias para que el despacho se realice simultáneamente en un solo lugar y con un mínimo de tardanza."

B. Despacho de la carga destinada a la importación

- 1 Sustitúyase este título por: "B. Despacho de la carga".

- 2 Sustitúyase el texto de la práctica recomendada 4.7 por el siguiente:

"4.7 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos para utilizar información previa a la llegada de la carga, con el fin de facilitar la tramitación de las declaraciones de aduanas y poder despachar la carga antes de su llegada."

- 3 Añádase lo siguiente en el capítulo 4B:

"4.8~~A~~ **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben establecer procedimientos para el despacho de la carga ~~destinada a la exportación~~ basándose en las disposiciones pertinentes y directrices conexas del Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros (Convenio de Kioto).

4.9~~B~~ **Norma.** Las autoridades públicas limitarán la intervención física al mínimo necesario que permita garantizar el cumplimiento de la ley, valiéndose de un procedimiento de evaluación de riesgos para determinar la carga que ha de examinarse.

4.10~~C~~ **Práctica recomendada.** En la medida en que lo permitan los recursos disponibles, y si se presenta una solicitud válida las autoridades públicas deben examinar la carga, cuando sea necesario, en el lugar donde se embarque en sus medios de transporte ~~o equipo~~ y mientras se estén llevando a cabo esas operaciones, ya sea en el muelle o, tratándose de carga unificada, en el lugar donde se cargue y selle el contenedor.

4.11E **Norma.** Las autoridades públicas se asegurarán de que las exigencias de [la recopilación de datos estadísticos] no reduzcan de manera significativa la eficacia del comercio marítimo.

4.12G **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben recurrir a técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para obtener información que permita simplificar y agilizar los trámites de despacho para la exportación."

ANEXO 6**SUBPROGRAMA REVISADO DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA FACILITACIÓN****Facilitación del tráfico marítimo internacional (FAL)**

- FAL 1 Simplificar, normalizar y reducir al mínimo los trámites, requisitos documentales y procedimientos relacionados con la llegada, permanencia y salida de los buques dedicados a viajes internacionales, mediante la implantación del Convenio de Facilitación, 1965.
- FAL 2 Fomentar la aceptación y el uso de los impresos FAL de la OMI para facilitar el despacho de buques, tripulantes, pasajeros y carga.
- FAL 3 Introducir y aceptar técnicas de tratamiento e intercambio electrónico de datos basadas en las normas de Intercambio electrónico de datos para el tráfico marítimo (EDIMAR) para facilitar el despacho de buques, tripulantes, pasajeros y carga, el funcionamiento eficaz de los puertos y el tiempo de permanencia en puerto de los buques.
- FAL 4 Seguir las directrices de la OMI sobre prevención del contrabando de drogas en los buques dedicados al tráfico internacional.
- FAL 5 Implantar y hacer cumplir las disposiciones de convenios, códigos de obligado cumplimiento y otros instrumentos relativos a la interfaz buque-puerto.
- FAL 6 Formar al personal que intervenga en actividades relacionadas con la interfaz buque-puerto con el fin de que éste tenga una mayor conciencia y una mejor comprensión de sus responsabilidades y mejoren la comunicación y la cooperación entre todas las partes interesadas en la interfaz buque-puerto, incluidas las Administraciones.

ANEXO 7

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 27º PERIODO DE SESIONES

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional:

- Estado jurídico del Convenio

Examen y aprobación de las propuestas de enmiendas al Anexo del Convenio

Mensajes mediante intercambio electrónico de datos (EDI) para el despacho de buques:

- .1 Elaboración de sistemas uniformes para la llegada y el despacho de buques, personas y cargas
- .2 Métodos electrónicos para facilitar el movimiento de buques, personas y cargas

Examen general del Convenio:

- .1 Información presentada sobre la aplicación de las diversas disposiciones del Anexo del Convenio
- .2 Prevención y supresión de actos ilícitos en el mar y en los puertos: aspectos de facilitación
- .3 Prevención y lucha contra el tráfico ilícito de drogas: aspectos de facilitación

Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de los buques:

- Implantación de los impresos normalizados de facilitación de la OMI

Formalidades relacionadas con la carga:

- Aspectos de facilitación del transporte multimodal de mercancías peligrosas

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

- Polizones

Aspectos de facilitación de otros formularios y certificados de la OMI:

- Modelo de notificación armonizado

Interfaz buque-puerto

Subprograma de cooperación técnica para la facilitación

Institucionalización del Comité de Facilitación

Aplicación de las directrices del Comité

ANEXO 8

**PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE
LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO (SPI)**

		Plazo previsto
1	Establecimiento y explotación de las instalaciones receptoras (bajo la supervisión del CPMM)	[Indefinido]
2	Cursos modelo de formación sobre la manipulación de la carga en zonas portuarias (necesidad y plazos de los cursos) (bajo la supervisión de los Comités CSM y FAL)	1999
3	Fomento del intercambio electrónico de datos (EDI) en las cuestiones relacionadas con la gestión portuaria (Mensaje BERMAN) (bajo la supervisión del Comité FAL)	2000
4	Actualización de la bibliografía (bajo la supervisión del Comité FAL)	Indefinido
5	Disponibilidad de asistencia adecuada para el remolque (bajo la supervisión de los Comités CSM, CPMM y FAL)	2000
6	Folleto informativo para los operadores de terminales donde se embarcan y desembarcan cargas sólidas a granel (bajo la supervisión de los Comités CSM y FAL)	1999
7	Implantación de los instrumentos de la OMI y prescripciones de formación en cuestiones relacionadas con la carga (bajo la supervisión de los Comités CSM, CPMM y FAL)	Indefinido
8	Evaluación de la necesidad de normas mínimas recomendadas de formación y enseñanza destinadas al personal marítimo portuario	1999