

PROYECTO DE LEY

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965 Y SUS ENMIENDAS

Expediente N° 14.651

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Como es ampliamente conocido, el transporte marítimo internacional representa el modo más económico para el transporte de carga, lo que ha motivado que cerca del 90% del volumen total de mercancías que se exportan o importan desde o hacia Costa Rica utilicen este modo de transporte.

Sin embargo, desde hace muchos años también, al transporte marítimo se le hacen una serie de exigencias, que no se le hacen a otros modos de transporte, producto de resoluciones nacionales que tienden a establecer controles y captar información estadística, lo que, traducido a lenguaje corriente, significa papeles, burocracia y retrasos en el cumplimiento de la función para la cual fueron inventados los buques: mantener en movimiento las cargas y personas que utilizan el medio marítimo para desplazarse de un puerto a otro.

Es así como la documentación exigida a los buques para los trámites de entrada y salida de puerto, se han visto incrementadas por el interés que la actividad ha despertado en un número cada vez mayor de autoridades nacionales, las cuales han establecido sus propias disposiciones de documentación y procedimientos para buques que hacen escala en sus puertos.

Con la aprobación del Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional, también conocido como Convenio de Mar de Plata, mediante ley número 4512 de 26 de diciembre de 1969, publicada el 7 de enero de 1970, nuestro país dio muestras de querer propiciar en los puertos nacionales la reducción de formalidades, requisitos y trámites de documentos para la recepción y despacho de naves y para el tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y

equipaje.

Desdichadamente, la aprobación del Convenio de Mar de Plata no produjo los frutos deseados sobre todo tomando en cuenta que en el momento de su aprobación por parte de la Asamblea Legislativa, ya se encontraba desactualizado, al entrar en vigencia el 5 de marzo de 1967 el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, FAL-65, promovido por la Organización Marítima Internacional.

Esta situación, aunada al hecho de que no se designó una Autoridad Pública para que se encargara de la vigilancia y control de la aplicación del citado convenio, provocó que la misma fuera perdiendo importancia, reconocimiento y aplicabilidad, al punto en que hoy día es prácticamente desconocida y carente de cualquier aplicación en los puertos nacionales.

Al carecer de una normativa en los últimos treinta años que regule la documentación y trámites exigidos por las Autoridades Públicas de Control a los buques al momento de la llegada a puerto, y tomando en cuenta que existe una carencia de procedimientos internacionales normalizados y debidamente armonizados, se ha generado una seria y onerosa carga para el personal de la industria marítima, tanto a bordo de los buques, como en tierra firme y han producido demoras a los pasajeros, buques y mercancías que se movilizan por el modo de transporte marítimo.

El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, FAL-65, tiene por objeto facilitar el transporte marítimo internacional mediante la simplificación y reducción al mínimo de los trámites, documentos y formalidades relacionados con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales. El convenio fue elaborado para responder a la creciente preocupación internacional por el excesivo número de documentos exigidos a los buques mercantes. Los documentos que tradicionalmente exigen las autoridades de aduanas, inmigración, capitanía de puerto y otros organismos públicos en relación con el buque, la tripulación los pasajeros, los equipajes, la carga y el correo son muy numerosos. El papeleo innecesario constituye un problema en la mayoría de los sectores pero la magnitud que encierra ese problema probablemente sea mayor en el transporte marítimo que en

otros sectores dado el carácter internacional de éste y la aceptación tradicional de los trámites y formalidades.

La facilitación del tráfico marítimo internacional, en una perspectiva amplia, tal y como se le entiende hoy en día, se refiere a la cadena de procesos en que un buque navega hacia un puerto, atracar, descarga y carga, zarpa y continúa hacia el próximo puerto de su itinerario, por lo tanto, se puede considerar un sistema, el sistema buque-puerto. Desde este punto de vista se puede decir que la meta final de la facilitación es lograr que este sistema, esta cadena de procesos sea eficiente, segura, ambientalmente aceptable y a precios competitivos. Se comprende entonces que la facilitación no está relacionada sólo con la documentación de pasajeros, buque y mercancías, sino con toda la supracitada cadena de procesos.

La facilitación del transporte marítimo internacional se ha desarrollado desde hace muchos años en los países de mayor potencial comercial y ha alcanzado niveles tales, que poco a poco han ido desapareciendo las barreras y temores que imponía el paso de las mercancías por los puertos.

Con la aprobación de las disposiciones del FAL-6, Costa Rica pretende básicamente:

- Continuar la colaboración del sector regulatorio del transporte marítimo con las políticas nacionales de eliminación de trabas y barreras al comercio internacional por este modo de transporte, sin menoscabo de los controles que deben ejercer las autoridades públicas en defensa de los intereses nacionales.
- Actualizar los controles y procedimientos en materias de la interfaz buque-puerto, con el fin de que sus puertos no pierdan competitividad ante los de los principales socios comerciales de la Sub-región.
- Agilizar, actualizar y armonizar los controles y procedimientos para el arribo, estadía y despacho de personas, buques y mercancías que se movilizan por el transporte marítimo.
- Hacer más eficientes los controles sobre aspectos que podrían dañar los intereses nacionales, sin detrimento de

la eficiencia y la calidad de los servicios en la interfaz buque-puerto.

- Utilizar la tecnología para hacer de sus puertos el eslabón más importante en la cadena de movilización de las cargas, en los cuales se da la transferencia de un modo de transporte a otro.

Considerando la importancia de contar con una estrategia de facilitación del transporte marítimo en la Sub-región centroamericana y dado el interés demostrado por los países, al aprobar la Comisión de Ministros de Transportes, COMITRAM, las Recomendaciones de Políticas, Estrategias y Planes de Acción para el Subsector Marítimo para la Competitividad e Integración de Centro América que fuera elaborado por COCATRAM/INCAE, la Organización Marítima Internacional (OMI), decidió lanzar, dentro del marco del Memorando de Entendimiento OMI-COCATRAM, y con financiación del Gobierno de los Países Bajos, el proyecto PR318: Desarrollo de las Capacidades Institucionales para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, el cual tuvo, como uno de sus objetivos, la elaboración de una estrategia sub-regional para la implantación de las disposiciones del Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo.

Como parte de este proyecto, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes promovió una serie de actividades tendentes al estudio del Convenio FAL-65, con el propósito de propiciar la incorporación del mismo en la legislación nacional. Para ello se constituyó un Grupo Nacional de Trabajo el cual estuvo integrado por representantes de las siguientes dependencias tanto del sector público como del privado:

- Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
- Ministerio de Agricultura y Ganadería
- Dirección de Migración y Extranjería
- Dirección General de Aduanas
- Consejo Nacional de Drogas
- Asamblea Legislativa
- Cámara Nacional de Armadores
- Cámara de Exportadores de Costa Rica

El objetivo de este Grupo nacional de Trabajo fue

elaborar un diagnostico de la situación imperante en los puertos nacionales respecto a la facilitación y el estudio de las normas y prácticas recomendadas del Convenio FAL-65, con el propósito de armonizarlas con respecto a la legislación nacional que regula la materia.

Del estudio efectuado por el Grupo Nacional de Trabajo se extrae como conclusión, que es necesario que Costa Rica se adhiera al "Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional", con el fin de que tanto el sector público como el privado cuente con las reglas y prácticas recomendadas que regularán la salida y llegada de naves carga y personas de los puertos nacionales.

Por las razones descritas, y con el dictamen técnico favorable del Grupo Nacional Interinstitucional de Análisis coordinado por la Dirección General de Transporte Marítimo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que consideró importante que Costa Rica forme parte del Convenio para facilitar el trafico marítimo internacional y sus respectivas enmiendas, es que solicitamos la aprobación legislativa correspondiente.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965 Y SUS ENMIENDAS

ARTÍCULO 1.- Apruébese con las reservas señaladas en el artículo 2, la adhesión del Gobierno de Costa Rica al CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965 Y SUS ENMIENDAS, cuyos textos son los siguientes:

EL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL,
1965 EN SU FORMA ENMENDADA EN 1969 Y 1977

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO

MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA APROBADAS POR LA CONFERENCIA DE GOBIERNOS CONTRATANTES EL 5 DE MARZO DE 1986

ENMIENDAS DE 1987 AL NEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA

ENMIENDAS DE 1990 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA

ENMIENDAS DE 1992 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA

ENMIENDAS DE 1993 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA

ENMIENDAS DE 1996 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA

ARTÍCULO 2. El Gobierno de la República de Costa Rica hace las siguientes reservas a este Convenio y sus enmiendas:

1- La norma 2.3, en la cual se establece que la declaración de carga será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida referentes a la carga, no será de aplicación por cuanto se aceptará únicamente el "Manifiesto de Carga", contemplado en la norma 2.3.4.

2- La norma 2.6.3 en la que se indica que no se exigirá la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga escala en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y siempre que no haya modificado la tripulación, en cuyo caso se presentará, de manera aceptable para las autoridades públicas apropiadas,

una declaración en la que se indique que "No hubo modificaciones", no será de aplicación dado que cada vez que un buque arribe a puerto costarricense proveniente de puerto extranjero deberá presentar la "Lista de Tripulantes", con independencia de la frecuencia de los arribos.

3- En la practica recomendada 2.6.4, que establece que cuando haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, las autoridades públicas no exigirán normalmente la presentación de una lista nueva y completa de la tripulación, sino que aceptaran la existente, con una indicación de las modificaciones efectuadas, no será de aplicación por cuanto, cada vez que un buque ingrese a puerto costarricense, proveniente de puerto extranjero deberá presentar la "Lista de tripulantes".

4- La práctica recomendada 2.7.1 en la cual se indica que las autoridades públicas no deben exigir listas de pasajeros en travesías cortas o en servicios mixtos marítimo ferroviarios entre países vecinos, no será de aplicación puesto que todo buque que entre o salga del país debe presentar a las autoridades públicas la lista de pasajeros con independencia de la distancia de navegación.

5- La práctica recomendada 2.7.2, en la que se establece que las autoridades públicas no deben exigir tarjetas de embarco o desembarco, además de las listas de pasajeros, a los pasajeros cuyos nombres figuren en dichas listas. Sin embargo, cuando las autoridades públicas se enfrenten con problemas especiales que constituyan un grave peligro para la salud pública, se podrá exigir que una persona que efectúe un viaje internacional facilite a la llegada, por escrito, su dirección en el lugar de destino, no será de aplicación dado que aquellos pasajeros que desembarquen o embarquen en puertos costarricenses, deberán llenar la respectiva boleta de embarco / desembarco. Tratándose de buques tipo crucero aquellos pasajeros que abandonen el país en el mismo buque y por el mismo puerto de ingreso, en lo posible, no se les exigirá la presentación de dichos formularios.

6- La práctica recomendada 2.7.3, no será de aplicación si

en la lista de pasajeros no se incluye el número de pasaporte.

7- En la práctica recomendada 3.6, en la cual se establecen los datos que debe contener la tarjeta de embarco o desembarco, se deben adicionar los siguientes datos:

Tipo de documento de viaje

Motivo del viaje

Tipo de transporte

País de residencia

País de destino

8- La norma 3.10.2 no será de aplicación por cuanto, las Autoridades Migratorias costarricenses únicamente aceptan la presentación del pasaporte y el tripulante deberá tener "visa de ingreso" a territorio costarricense de acuerdo con su nacionalidad.

9- La norma 3.15 no será de uso en Costa Rica, debido a que la legislación nacional establece que en caso de que se rehusara la admisión de un ciudadano extranjero a territorio costarricense, la empresa de transporte en que dicho pasajero llegó al país, queda obligada a transportarlo por su cuenta y riesgo al país de procedencia, de origen o a otro país que lo acepte.

10- La norma 3.31 no se aplicará en Costa Rica, dado que no la legislación no permite que en los cruceros se venda a bordo mercancías exentas de derechos aduanales, mientras el buque permanece en puerto.

11- La práctica recomendada 3.35, no será de uso ya que en la lista de pasajeros se deberán consignar en todos los casos: nacionalidad, fecha y lugar de nacimiento, así como el número de pasaporte.

12- La práctica recomendada 3.38, no será de aplicación dado que las Autoridades migratorias exigirán llenar a los pasajeros en tránsito la tarjeta de embarco/desembarco.

13- La norma 3.47 no será de aplicación en Costa Rica dado que para que un tripulante pueda disfrutar del permiso de tierra, deberá obtener de las Autoridades Migratorias un pase.

14- la norma 4.12 no será de aplicación, dado que existen regulaciones específicas para tratar los casos en que toda o parte de la carga mencionada en la declaración de carga no se

desembarque en el puerto de destino previsto, entre ellos el artículo 81 de la Ley N° 7557, Ley General de Aduanas.

15- La práctica recomendada 5.11, no será de aplicación dado que los animales, las plantas y los productos animales y vegetales prohibidos por las leyes y reglamentos técnicos costarricenses no pueden ser importados aún cuando vengan acompañados de un certificado de cuarentena. Para el caso de exportación debe conocerse con antelación los requisitos, exigencias o declaraciones adicionales especiales de importancia cuarentenaria para el país comprador.

ARTÍCULO 3.- Desígnese a la Dirección de Navegación y Seguridad, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como Autoridad Marítima y órgano competente de la Administración para la implementación, aplicación y control del presente Convenio.

JORGE BALLESTERO QUESADA
JEFE OFICINA ASESORA DE TRATADOS
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA EXTERIOR

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

CERTIFICA:

Que los textos que acompañan el proyecto de ley denominado: "CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965 Y SUS ENMIENDAS", identificados con el sello del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, en la parte de la traducción en español, son copias certificadas del original que remite la Organización Marítima Internacional a los Estados Parte, para el trámite constitucional correspondiente. Extiendo la presente a los ocho días del mes de marzo del dos mil dos, para efectos del trámite legislativo.

*CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL,
1965 EN SU FORMA ENMENDADA EN 1969 Y 1977*

**CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL**

Los Gobiernos Contratantes, deseando facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, formalidades y documentos exigidos para la entrada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales, han convenido lo siguiente:

Artículo 1

De acuerdo con las disposiciones del presente Convenio y de su Anexo, los Gobiernos Contratantes se comprometen a adoptar todas las medidas adecuadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo.

Artículo II

- 1) Los Gobiernos Contratantes, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, se comprometen a cooperar en la elaboración y aplicación de las medidas destinadas a facilitar la entrada, estancia en puerto y salida de los buques. Estas medidas serán, dentro de lo posible, por lo menos tan favorables como las que están en vigor para otros medios internacionales de transporte, aunque dichas medidas difieran según las modalidades particulares de cada uno de ellos.
- 2) Las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional previstas en el presente Convenio y su Anexo se aplican por igual a los buques de los Estados, sean o no ribereños del mar, cuyos gobiernos son partes del presente Convenio.
- 3) Las disposiciones del presente Convenio no se aplican ni a los buques de guerra ni a las embarcaciones de recreo.

Artículo III

Los Gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar, en la medida de lo posible, para unificar los trámites, formalidades y documentos en todos los aspectos en los que dicha uniformidad pueda facilitar y mejorar el tráfico marítimo internacional, así como para reducir al mínimo las modificaciones que se estimen necesarias destinadas a satisfacer las exigencias de orden interno.

Artículo IV

Con el objeto de lograr los fines enunciados en los Artículos precedentes del presente Convenio, los Gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar entre sí o por medio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante denominada la ("Organización")), en las cuestiones relativas a los trámites, formalidades y documentos exigidos, así como a su aplicación al tráfico marítimo internacional.

Artículo V

- 1) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio, o de su Anexo, deberá interpretarse como obstáculo para la aplicación de medidas más favorables de que goce o podría gozar el tráfico marítimo internacional en virtud de la legislación nacional de un Gobierno Contratante o de las disposiciones de cualquier otro acuerdo internacional.
- 2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio o de su Anexo deberá interpretarse como impedimento para que un Gobierno Contratante aplique las medidas temporales que juzgue necesarias para preservar la moralidad, la seguridad y el orden públicos, o para impedir la introducción o la difusión de enfermedades o pestes que puedan poner en peligro la salud pública o contagiar a los animales o vegetales.
- 3) Todas las cuestiones que no son objeto de disposiciones expresas en el presente Convenio continuarán sujetas a la legislación de los Gobiernos Contratantes.

Artículo VI

Para los fines del presente Convenio y de su Anexo, se entiende por:

- a) "Normas", las medidas cuya aplicación uniforme por los Gobiernos Contratantes, conforme a las disposiciones del Convenio, se juzga necesaria y practicable para facilitar el tráfico marítimo internacional;
- b) "Prácticas recomendadas", las medidas cuya aplicación por los Gobiernos Contratantes se estima deseable para facilitar el tráfico marítimo internacional.

Artículo VII

1) El Anexo al presente Convenio puede ser modificado por los Gobiernos Contratantes, bien a iniciativa de uno de ellos o con ocasión de una conferencia reunida a este efecto.

2) Todo Gobierno Contratante puede tomar la iniciativa de proponer una enmienda al Anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organización (en adelante denominado el "Secretario General"):

- a) a petición expresa de un Gobierno Contratante, el Secretario General comunicará directamente las propuestas de enmienda a todos los Gobiernos Contratantes para su examen y aceptación. Si no recibe una petición expresa a este efecto, el Secretario General puede proceder a las consultas que estime deseables antes de comunicar dichas propuestas a los Gobiernos Contratantes;
- b) cada Gobierno Contratante notificará al Secretario General, dentro de los doce meses siguientes a la recepción de esta comunicación, si acepta o no la enmienda propuesta;
- c) toda notificación de este orden será dirigida por escrito al Secretario General quién la pondrá en conocimiento de todos los Gobiernos Contratantes;
- d) toda enmienda al Anexo, adoptada de conformidad con el presente párrafo, entrará en vigor seis meses después

de la fecha en que haya sido adoptada por más de la mitad de los Gobiernos Contratantes;

e) el Secretario General informará a todos los Gobiernos Contratantes de toda enmienda que entre en vigor según lo prescrito en el presente párrafo, así como de la fecha de entrada en vigor de dicha enmienda.

3) El Secretario General convocará una conferencia de los Gobiernos Contratantes encargada de examinar las enmiendas al Anexo cuando un tercio, por lo menos, de dichos Gobiernos lo soliciten. Toda enmienda adoptada en el curso de esta conferencia por mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes, entrará en vigor seis meses después de la fecha en la que el Secretario General notifique la enmienda adoptada a los Gobiernos Contratantes.

4) El Secretario General informará a los Gobiernos Signatarios, en el plazo más breve, de la adopción y entrada en vigor de toda enmienda adoptada de conformidad con el presente artículo.

Artículo VIII

1) Todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, formalidades y documentos para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dicha norma. Esta notificación deberá hacerse lo antes posible después de la entrada en vigor del presente Convenio respecto al Gobierno interesado o cuando éste haya tomado la decisión de exigir trámites, formalidades y documentos diferentes de los prescritos en la norma.

2) En caso de enmienda a una norma o de una norma nuevamente adoptada, la existencia de una diferencia deberá comunicarse al Secretario General lo antes posible después de la entrada en vigor de estas modificaciones, o cuando se haya tomado la decisión de exigir trámites, formalidades o documentos diferentes. Todo Gobierno Contratante puede notificar al mismo tiempo las medidas que se propone tomar

para adaptar sus trámites, formalidades o documentos a las disposiciones de la norma enmendada o de la nueva norma.

3) Se invita instantemente a los Gobiernos Contratantes a que adapten en la medida de lo posible sus trámites, formalidades y documentos a las prácticas recomendadas. Tan pronto como un Gobierno Contratante haya logrado esta adaptación, informará de ello al Secretario General.

4) El Secretario General informará a los Gobiernos Contratantes de toda notificación que le sea hecha en aplicación de los párrafos precedentes del presente artículo.

Artículo IX

El Secretario General convocará una conferencia de los Gobiernos Contratantes para la revisión o enmienda del presente Convenio a petición de un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes. Toda revisión o enmienda será adoptada por una mayoría de dos tercios de la Conferencia y posteriormente certificada y comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes para su aceptación. Un año después de la aprobación por los dos tercios de los Gobiernos Contratantes de la revisión o de las enmiendas, cada revisión o enmienda entrará en vigor para todos los Gobiernos Contratantes con la excepción de aquellos que, antes de su entrada en vigor, hayan declarado que no la aprueban. En el momento de adoptar un texto revisado o una enmienda, la Conferencia puede decidir por mayoría de dos tercios que ésta es de tal naturaleza que todo Gobierno que haya hecho esta declaración y que no apruebe la revisión o la enmienda, dentro de un plazo de un año después de su entrada en vigor, cesará de ser parte del Convenio al expirar dicho plazo.

Artículo X

1) El presente Convenio estará abierto a la firma durante seis meses a partir de esta fecha y, después de este plazo, quedará abierto a la adhesión.

2) Los Gobiernos de los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, así como los Estados partes del Estatuto del

Tribunal Internacional de Justicia, podrán ser partes del Convenio mediante:

- a) firma sin reserva de aceptación;
- b) firma con reserva de aceptación, seguida de aceptación; o
- c) adhesión.

La aceptación o adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento cerca del Secretario General.

3) El Gobierno de todo Estado no habilitado para formar parte del Convenio en virtud del párrafo 2 del presente Artículo puede solicitarlo al Secretario General y podrá ser admitido como parte del Convenio, conforme a las disposiciones del párrafo 2, a condición de que su solicitud haya sido aprobada por dos tercios de los Miembros de la Organización que no sean Miembros Asociados.

Artículo XI

El presente Convenio entra en vigor sesenta días después de la fecha en que los Gobiernos de al menos diez Estados lo hayan firmado sin reserva de aceptación, o hayan depositado instrumentos de aceptación o adhesión. Para cualquier Gobierno que lo acepte o se adhiera ulteriormente, entra en vigor sesenta días después del depósito del instrumento de aceptación o adhesión.

Artículo XII

Cuando el presente Convenio haya estado en vigor tres años respecto a un Gobierno Contratante, dicho Gobierno puede denunciarlo mediante notificación escrita dirigida al Secretario General, quién comunicará a todos los restantes Gobiernos Contratantes el contenido y la fecha de recepción de dicha notificación. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en la cual el Secretario General haya recibido la notificación, o después de un plazo mayor si así se especifica en la notificación.

Artículo XIII

1) a) Las Naciones Unidas, cuando asumen la responsabilidad de la administración de un territorio, o cualquier Gobierno Contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, deberán proceder lo antes posible a consultar con ese territorio para esforzarse en extenderle la aplicación del presente Convenio y, en todo momento, pueden declarar que el presente Convenio se extiende a tal territorio mediante una notificación escrita dirigida al Secretario General.

b) La aplicación del presente Convenio se extiende al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma o de otra fecha que se indique en la notificación.

c) Las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio se aplican a todo territorio al cual se extienda el Convenio conforme al presente Artículo. La expresión "sus trámites, formalidades y documentos" comprende en este caso las disposiciones en vigor en el territorio en cuestión.

d) El presente Convenio cesa de aplicarse a todo territorio después de un plazo de un año a partir de la fecha de recepción de una notificación dirigida a este efecto al Secretario General, o al fin de cualquier otro período más largo especificado en la notificación.

2) El Secretario General notificará a todos los Gobiernos Contratantes cuando el presente Convenio se extienda a cualquier territorio en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, haciendo Constar en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio es aplicable.

Artículo XIV

El Secretario General dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios del Convenio, a todos los Gobiernos Contratantes y a todos los Miembros de la Organización, de:

- a) el estado de las firmas al presente Convenio y sus fechas;
- b) el depósito de instrumentos de aceptación y adhesión así como las fechas de depósito;
- c) la fecha en la cual entre en vigor el Convenio de acuerdo con el Artículo XI;
- d) cualquier notificación recibida de acuerdo con lo Artículos XII y XIII y su fecha;
- e) la convocatoria de cualquier conferencia según los dispuesto en los Artículos VII y IX.

Artículo XV

El presente Convenio y su Anexo serán depositados cerca del Secretario General, quién enviará copias certificadas del mismo a los Gobiernos signatarios y a los demás Gobiernos que se adhieran al mismo. Tan pronto como el Convenio entre en vigor, será registrado por el Secretario General de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo XVI

El presente Convenio y su Anexo están redactados en inglés y en francés, cuyos textos son igualmente auténticos. Se prepararán traducciones oficiales en ruso y en español, que serán depositadas juntamente con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos han firmado el presente Convenio.

HECHO en Londres, a nueve de abril de 1965.

ANEXO**CAPITULO I PRIMERO – DEFINICIONES Y DISPOSICIONES
GENERALES****A. DEFINICIONES**

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

A parejos y pertrechos del buque. Artículos, distintos de las piezas de recambio del buque, que se transportan a bordo para ser utilizados en el mismo y que son amovibles pero no de consumo, especialmente los accesorios tales como embarcaciones de salvamento, material de salvamento, muebles y otros artículos del equipo del buque.

Armador. El propietario o el que explota un buque, ya se trate de una persona física o jurídica, y toda persona que actúa en nombre del propietario o del que lo explota.

Autoridades públicas. Organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar o hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las normas y practicas recomendadas que contiene el presente Anexo.

Buque en crucero. Buque en travesía internacional, cuyos pasajeros alojados a bordo participan en un programa de grupo, que tiene previstas escalas turísticas temporales en uno o más puertos diferentes. Durante la travesía dicho buque no se dedica normalmente a:

- a) embarcar y desembarcar otro tipo de pasajeros;
- b) cargar o descargar ningún tipo de carga.

Carga. Todos los bienes, mercancías, objetos y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos del correo, las provisiones de a bordo, piezas de recambio, pertrechos y aparejos, efectos y mercancías de la tripulación y los equipajes acompañados de pasajeros.

Correo. Correspondencia y demás objetos confiados por las administraciones postales para ser remitidos a otras administraciones postales.

Efectos y mercancías de la tripulación. Ropa, artículos de uso corriente y cualquier otro objeto, que puede incluir especies monetarias, pertenecientes a los miembros de la tripulación y transportados a bordo del buque.

Equipajes acompañados de pasajeros. Bienes, que pueden incluir especies monetarias, transportados por cuenta de un pasajero a bordo del mismo buque que éste, ya sean de su posesión personal o no, a condición de que no sean objeto de un contrato de transporte o de otro acuerdo análogo.

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

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

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

Permiso de tierra. El que recibe un miembro de la tripulación para bajar a tierra durante la permanencia del buque en puerto dentro de los límites geográficos y de tiempo que puedan fijar las autoridades públicas.

Piezas de repuesto del buque. Artículos de reparación o de recambio destinados a ser incorporados al buque que los transporta.

Provisiones de a bordo. Mercancías para ser utilizadas a bordo, incluidos productos de consumo, las mercancías para vender a los pasajeros y a los miembros de la tripulación, el combustible y los lubricantes, pero excluyendo los aparejos y pertrechos y las piezas de repuesto del buque.

B. DISPOSICIONES GENERALES

Teniendo en cuenta al párrafo 2 del Artículo V del Convenio, las disposiciones del presente Anexo no impiden que las autoridades públicas tomen todas las medidas apropiadas, así como solicitan datos suplementarios que se estimen necesarios en caso de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyan una grave amenaza para el orden público, la seguridad pública o la salud pública, o para impedir la introducción o la propagación de enfermedades o pestes para animales o vegetales.

1.1 Norma. Las autoridades públicas no exigirán en todos los casos más que los datos indispensables reduciendo su número a un mínimo.

Cuando en el Anexo figure una enumeración de los datos, las autoridades públicas no exigirán más que aquellos que les parezcan indispensables.

1.2 Práctica recomendada. No obstante el hecho de que los documentos puedan ser prescritos e impuestos por separado para fines determinados en el presente Anexo, las autoridades públicas teniendo en cuenta el interés de las personas que han de rellenar dichos documentos, así como el objeto de los mismos, debieran prever la fusión en uno solo de dos o más documentos, en todos los casos en que sea posible y cuando de ello se derive una simplificación apreciable.

CAPITULO 2—LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE BUQUES

El presente capítulo contiene las disposiciones exigidas a los armadores, por las autoridades públicas a la llegada, permanencia en un puerto y salida de un buque; ello no significa, en modo alguno, que no deban presentarse a las autoridades competentes ciertos certificados y otros documentos del buque relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad, tripulación del mismo, así como cualquier otros datos.

A. DISPOSICIONES GENERALES

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

Estos documentos son:

- la declaración general
- la declaración de carga
- la declaración de provisiones de a bordo
- la declaración de efectos y mercancías de la tripulación
- la lista de la tripulación
- la lista de pasajeros
- el documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal
- la declaración marítima de sanidad.

B. CONTENIDO Y OBJETO DE LOS DOCUMENTOS

2.2 Norma. La declaración general será el documento básico en el que figure la información, exigida por las autoridades públicas a la llegada y salida, referente al buque.

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

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

- nombre y descripción del buque
- nacionalidad del buque
- pormenores relativos a la matrícula
- pormenores relativos al arqueo
- nombre del capitán
- nombre y dirección del agente del buque
- descripción somera de la carga
- número de miembros de la tripulación
- número de pasajeros
- pormenores someros referentes al viaje
- fecha y hora de llegada o fecha de salida

- puerto de llegada o de salida
- situación del buque en el puerto.

2.2.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración general fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquiera otra persona habilitada y debidamente autorizada por el capitán.

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

2.3.1 Práctica recomendada. En la declaración de carga las autoridades públicas no debieran exigir más que los siguientes pormenores:

a) a la entrada

- nombre y nacionalidad del buque
- nombre del capitán
- puerto de procedencia
- puerto donde está redactada la declaración
- marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
- número de los conocimientos de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión
- puertos en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada
- primer puerto de embarque de la mercancía cargada según los conocimientos directos;

b) a la salida

- nombre y nacionalidad del buque
- nombre del capitán
- puerto de destino
- para la mercancía cargada en el puerto en cuestión; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
- números de los conocimientos para la mercancía embarcada en el puerto en cuestión.

2.3.2 Norma. Para la carga que permanece a bordo, las autoridades públicas no exigirán más que breves pormenores

sobre un mínimo de puntos esenciales.

2.3.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de cargamento fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán.

2.3.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran aceptar un ejemplar del manifiesto del buque, en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga todos los datos previstos en las prácticas recomendadas 2.3.1 y 2.3.2 y esté fechada y firmada de acuerdo con la norma 2.3.3.

Alternativamente, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del conocimiento firmada de acuerdo con la norma 2.3.3 o una copia certificada, si la variedad y número de las mercancías enumeradas lo permiten y si los datos previstos en las prácticas recomendadas 2.3.1 y 2.3.2 que no figuran en dichas copias se suministran en otro apartado debidamente certificado.

2.3.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran permitir que los bultos no contenidos en el manifiesto, y en posesión del capitán, se omitan de la declaración de carga a condición de que se suministren por separado los pormenores de tales bultos.

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

2.4.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de provisiones de a bordo fechada y firmada por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán que tenga conocimiento personal de dichas provisiones.

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

2.5.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la

declaración de efectos y mercancías de la tripulación fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial habilitado y debidamente autorizado por el capitán. Las autoridades públicas pueden exigir igualmente que cada miembro de la tripulación ponga su firma, o una marca distintiva en caso de no poder hacerlo, junto a la declaración relativa a sus efectos y mercancías.

2.5.2 Práctica recomendada. Normalmente las autoridades públicas no debieran exigir pormenores más que de los efectos y mercancías de la tripulación que sean impondibles o sujetos a prohibiciones o restricciones.

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

2.6.1 Práctica recomendada. En la lista de la tripulación, las autoridades públicas no debieran exigir más que los datos siguientes:

- nombre y nacionalidad del buque
- apellido (s)
- nombre (s)
- nacionalidad
- grado o funciones
- fecha y lugar de nacimiento
- clase y número del documento de identidad
- puerto y fecha de llegada
- procedente de.

2.6.2 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la lista de la tripulación fechada y firmada por el capitán o por cualquier otro oficial del buque debidamente autorizado por el capitán.

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

2.7.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no debieran exigir listas de pasajeros en travesías cortas o en servicios mixtos marítimo-ferroviarios entre países vecinos.

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

2.7.3 Práctica recomendada. En la lista de pasajeros, la autoridades públicas no debieran exigir más que los siguientes datos:

- nombre y nacionalidad del buque
- apellido (s)
- nombre (s)
- nacionalidad
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- puerto de embarco
- puerto de desembarco
- puerto y fecha de llegada del buque

2.7.4 Práctica recomendada. Una lista establecida por la compañía de navegación para sus propios usos debiera ser aceptada en lugar de la lista de pasajeros a condición de que contenga por lo menos los datos exigidos que se prevén en la práctica recomendada 2.7.3 y que esté fechada y firmada de conformidad con la norma 2.7.5.

2.7.5 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la lista de pasajeros fechada y firmada por el capitán del buque, el agente del buque o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán.

2.7.6 Norma. Las autoridades públicas procurarán que los armadores les notifiquen a la entrada la presencia de todo pasajero clandestino descubierto a bordo.

2.8 Norma. Las autoridades públicas no exigirán ninguna declaración escrita con respecto al correo a la llegada y salida del buque, con excepción de la prescrita en el

Convenio Postal Universal.

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

C. DOCUMENTOS A LA LLEGADA

2.10 Norma. A la llegada a puerto de un buque, las autoridades públicas no exigirán más que los documentos siguientes:

- 5 ejemplares de la declaración general
- 4 ejemplares de la declaración de carga
- 4 ejemplares de la declaración de provisiones de a bordo
- 2 ejemplares de la declaración de efectos y mercancías de la tripulación
- 4 ejemplares de la lista de la tripulación
- 4 ejemplares de la lista de pasajeros
- 1 ejemplar de la declaración marítima de sanidad.

D. DOCUMENTOS A LA SALIDA

2.11 Norma. A la salida de puerto del buque, las autoridades públicas no exigirán más que los documentos siguientes:

- 5 ejemplares de la declaración general
- 4 ejemplares de la declaración de carga
- 3 ejemplares de la declaración de provisiones de a bordo
- 2 ejemplares de la lista de la tripulación
- 2 ejemplares de la lista de pasajeros.

2.11.1 Norma. En lo que respecta a las mercancías que han sido ya objeto de una declaración a la entrada en puerto y que permanecen a bordo, no se exigirá una nueva declaración de carga a la salida del mismo puerto.

2.11.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no debieran exigir declaración separada para las provisiones de

a bordo ni para aquellas que ya han sido objeto de una declaración a la llegada, ni para las provisiones embarcadas en el puerto y cubiertas por otro documento aduanero presentado en dicho puerto.

2.11.3 Norma. Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida, se aceptará el ejemplar de la lista de la tripulación presentada a la llegada si está firmada de nuevo y si da cuenta de cualquiera modificación que haya tenido lugar en el número y composición de la tripulación o indica que no ha tenido lugar ninguna modificación.

E. MEDIDAS PARA FACILITAR LA TRAMITACION DE FORMALIDADES REFERENTES A LA CARGA, LOS PASAJEROS, LA TRIPULACION Y LOS EQUIPAJES

2.12 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, debieran procurar que se reduzca a un mínimo estricto la duración de inmovilización en puerto y con este fin debieran prever las disposiciones necesarias para el tráfico de los buques en los puertos y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas con la llegada y salida de buques, así como las disposiciones relativas a carga y descarga, servicios de reparaciones, etc. También debieran establecer disposiciones para que, en la medida de lo posible, las formalidades de entrada y salida de los buques de carga y de su cargamento se puedan llevar a cabo en la zona de carga y descarga.

2.12.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, debieran procurar que se tomen medidas satisfactorias relativas al movimiento de los buques que entran o salen de puerto para simplificar y facilitar la manipulación y las formalidades aduaneras de las mercancías. Tales medidas deben abarcar todas las fases desde la llegada del buque al muelle: descarga, trámites aduaneros y, de ser necesario, almacenaje y reexpedición. Se debiera establecer un acceso cómodo y directo entre el almacén de mercancías y la zona de aduanas, ambas situadas de preferencia cerca de los muelles, y

debieran instalarse medios transportadores mecánicos dondequiera que sea posible.

2.12.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas estimularán a las empresas propietarias y/o explotadoras de muelles y almacenes de carga a que provean medios especiales para el almacenamiento de los cargamentos expuestos a gran riesgo de robo y a que protejan contra el acceso de personas no autorizadas las zonas en que ha de almacenarse carga, ya sea temporalmente o durante largos periodos en espera de su embarque o de su entrega local.

2.12.3 Norma. Las autoridades públicas, a reserva de que se cumpla con sus respectivos reglamentos, permitirán la importación temporal de contenedores y paletas de carga sin cobrar derechos de aduanas ni otros impuestos o gravámenes y facilitarán su utilización en el tráfico marítimo.

2.12.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas harán que en los reglamentos mencionados en la norma 2.12.3 esté prevista la aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas y los contenedores importados temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate.

2.12.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas permitirán que los contenedores y las paletas que entren en el territorio de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en la norma 2.12.3, salgan de los límites del puerto de llegada ya sea para el despacho de carga de importación y/o para tomar carga de exportación, con arreglo a procedimientos de control simplificados y con un mínimo de documentación.

F. ESCALAS CONSECUTIVAS EN DOS O MAS PUERTOS DEL MISMO ESTADO

2.13 Práctica recomendada. Teniendo en cuenta las formalidades efectuadas a la llegada de un buque al primer puerto de escala dentro del territorio de un Estado, las formalidades y documentos exigidos por las autoridades públicas en toda escala ulterior del mismo país, hechas sin escala intermedia en otro país, debieran reducirse a un mínimo.

G. TRAMITACION DE DOCUMENTOS

2.14 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, siempre que sea posible, debieran aceptar los documentos a que se refiere el presente Anexo, con la excepción de los mencionados en la norma 3.7, cualquiera que sea la lengua en que la información esté redactada, entendiéndose que las autoridades públicas podrán exigir una traducción escrita u

oral a una de las lenguas oficiales de su país o de la Organización por cuando se estime necesario.

2.15 Norma. Las autoridades públicas no exigirán que los documentos a que se refiere el presente capítulo sean dactilografiados. Se aceptarán declaraciones de llegada manuscritas, con tinta o lápiz indeleble, con tal de que sean legibles. Serán aceptados los documentos producidos, en forma legible y comprensible, con medios electrónicos o automáticos de ordenación de datos.

2.16 Norma. Las autoridades públicas del país de cualquier puerto previsto de entrada, descarga o de tránsito no exigirán que uno cualquiera de los documentos relativos al buque, a la carga, a las provisiones de a bordo, a los pasajeros o a la tripulación, a que se refiere el presente capítulo, esté legalizado, verificado o autorizado por uno de sus representantes en el extranjero o que sea presentado con anterioridad. Esta disposición no significa en modo alguno que se le impida exigir la presentación de un pasaporte o de otros documentos de identidad de un pasajero o de un miembro de la tripulación con fines de visado u otros análogos.

**H. MEDIDAS ESPECIALES DE FACILITACIÓN APLICABLES A LOS
BUQUES QUE HAGAN ESCALAS DE EMERGENCIA A FIN DE
DESEMBARCAR MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN,
PASAJEROS U OTRAS PERSONAS ENFERMOS
O LESIONADOS QUE NECESITEN
ASISTENCIA MEDICA**

2.17 Norma. Las autoridades públicas recabarán la cooperación de los armadores a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala de emergencia con el solo objeto de desembarcar miembros de la tripulación, pasajeros u otras personas enfermos o lesionados para que reciban asistencia médica, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación, dando información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate y de la identidad y condición jurídica de las personas afectadas.

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

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

2.20 Norma. A los buques que hagan escalas con este fin y se propongan salir otra vez inmediatamente, las autoridades públicas no les exigirán normalmente los documentos mencionados en la norma 2.1, a excepción de la declaración marítima de sanidad y, de ser indispensable, la declaración general.

2.21 Norma. Si las autoridades públicas exigen la declaración general, este documento no contendrá más información que la prescrita en la práctica recomendada 2.2.2 y, a ser posible, contendrá menos.

2.22 Norma. Siempre que las autoridades públicas preceptúen medidas de control aplicables a la llegada de un buque antes

de ser desembarcados los enfermos o lesionados, se antepondrá la asistencia médica de urgencia a dichas medidas de control.

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

2.24 Norma. Se antepondrá la asistencia médica de urgencia y las medidas de protección de la salud pública a todas las medidas de control que puedan aplicar las autoridades públicas en relación con los enfermos o lesionados desembarcados.

CAPITULO 3-LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS

Este capítulo contiene las disposiciones relativas a las formalidades exigidas por las autoridades públicas en lo referente a tripulaciones y pasajeros a la llegada o salida de un buque.

A. TRAMITES Y FORMALIDADES DE LLEGADA Y SALIDA

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

3.1.1 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes debieran acordar en la medida de lo posible, por vía de acuerdo bilateral o multilateral, la aceptación de documentos oficiales de identidad en vez y lugar de los pasaportes.

3.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran tomar medidas para que los pasaportes de los pasajeros u otros documentos oficiales de identidad en su lugar no sean controlados más que una vez por las autoridades de inmigración, tanto a la llegada como a la salida. Además, podrá exigirse la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad en su lugar con fines de

verificación o de identificación dentro de las formalidades de aduana o de otras formalidades, a la llegada y a la salida.

3.3 Práctica recomendada. Después de la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad en su lugar, las autoridades públicas debieran restituir estos documentos inmediatamente, tras su verificación, y no retenerlos con fines de control suplementario, excepto si se opone un obstáculo cualquiera a la admisión de un pasajero en el territorio.

3.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no debieran exigir de los pasajeros al embarco o desembarco, o de los armadores que los representen, información escrita que no figure en sus pasaportes o documentos de identidad o que repitan la información ya presentada en los mismos, a menos que sea necesario completar cualquiera de los documentos a que se refiere el presente Anexo.

3.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas que exijan de los pasajeros, al embarco o desembarco, información escrita suplementaria que no tenga por objeto el completar los documentos a que se refiere el presente Anexo, debieran limitar sus preguntas para fines de más amplia identificación a las menciones enumeradas en la práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarco y desembarco). Dichas autoridades debieran aceptar la tarjeta de embarco y desembarco rellena por el pasajero sin exigir que sea rellena o controlada por el armador. Se debiera rellena la tarjeta en escritura cursiva legible, a menos que el formulario especifique caracteres de imprenta.

No debiera ser exigido a cada pasajero más que un ejemplar de la tarjeta embarco o desembarco, incluidas copias simultáneas en papel carbón, si así se estima necesario.

3.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no debieran exigir más que la siguiente información para la tarjeta de embarco o desembarco:

- apellido (s)
- nombre (s)
- nacionalidad

- número de pasaporte u otro documento oficial de identidad
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- profesión
- Puerto de embarco o desembarco
- sexo
- dirección en el lugar de destino
- firma.

3.7 Norma. En casos en los que las personas a bordo deban probar estar protegidas contra el cólera, la fiebre amarilla o la viruela, las autoridades públicas aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

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

3.9 Práctica recomendada. Por regla general, las autoridades públicas no debieran operar control aduanero de equipajes acompañados de pasajeros a la llegada más que por sondeo o selección. En la medida de lo posible, no se debiera exigir declaración escrita para los equipajes acompañados de pasajeros.

3.9.1 Práctica recomendada. Cada vez que sea posible, las autoridades públicas debieran suprimir las formalidades de control de equipajes acompañados de pasajeros a la salida.

3.9.2 Práctica recomendada. Cuando el control de equipajes acompañados de pasajeros a la salida, no pueda ser evitado enteramente, dicho control debiera limitarse normalmente a un sondeo o a un control selectivo.

3.10 Norma. Un documento de identidad válido de la gente de mar o un pasaporte constituye el documento básico que

suministra a las autoridades públicas, a la llegada o salida de un buque, los datos sobre cada uno de los miembros de la tripulación.

3.10.1 Norma. En el documento de identidad de la gente de mar, las autoridades públicas no exigirán más que la información siguiente:

- apellido (s)
- nombre (s)
- fecha y lugar de nacimiento
- nacionalidad
- señas particulares
- fotografía de identidad (certificada)
- firma
- fecha en que caduca (cuando existe)
- autoridad pública que ha expedido el documento.

3.10.2 Norma. Cuando un marino deba trasladarse a un país o salir de él en calidad de pasajero por cualquier medio de transporte:

- a) para incorporarse a su buque, o para transferirse a otro buque;
- b) para pasar en tránsito, para incorporarse a su buque en otro país, o regresar a su país o por cualquier otro motivo aprobado por las autoridades del país en cuestión,

las autoridades públicas aceptarán el documento de identidad de la gente de mar en curso de validez, en lugar del pasaporte, cuando éste garantice a su titular la readmisión en el país que lo ha expedido.

3.10.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no debieran exigir normalmente a los miembros de la tripulación documentos individuales de identidad ni otra información que no conste en la lista de la tripulación, para tramitar el documento de identidad de la gente de mar.

**B. MEDIDAS PARA FACILITAR LA TRAMITACION DE FORMALIDADES
RELATIVAS A LA CARGA, LOS PASAJEROS, LA TRIPULACION Y LOS**

EQUIPAJES

3.11 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, debieran tomar todas las medidas para acelerar las formalidades, tanto para los pasajeros como para la tripulación y equipajes y a este fin prever el personal e instalaciones adecuados, teniendo muy en cuenta los dispositivos de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de medios mecanizados), e igualmente los puntos en los que los pasajeros pueden sufrir un mayor retraso. Cuando sea necesario, debieran tomarse medidas para que los pasajeros y miembros de la tripulación puedan hacer bajo techo el trayecto del buque a los puntos de control para pasajeros y para tripulaciones.

3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran:

a) con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, adoptar disposiciones apropiadas como:

- i)** método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;
- ii)** sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados desde que éstos son depositados en los emplazamientos en donde pueden ser reclamados;

b) procurar que las administraciones portuarias tomen todas las medidas:

- i)** para que sean instalados accesos fáciles y rápidos para los pasajeros y para sus equipajes a los medios de transporte locales;
- ii)** para que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones con fines de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros.

3.12 Norma. Las autoridades públicas deben exigir a los armadores que procuren que el personal del buque tome todas las medidas para ayudar al cumplimiento rápido de las formalidades para pasajeros y tripulación. Tales medidas

pueden consistir en:

- a) enviar las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de control;
- b) tener preparados los documentos de a bordo para un examen rápido;
- c) preparar las escalas u otros medios de abordaje mientras el buque se dirija a la dársena o al muelle;
- d) organizar rápidamente la reunión y presentación de las personas a bordo, con los documentos necesarios para fines de control, tratando de liberar a los miembros de la tripulación para este mismo fin de sus tareas esenciales en las salas de máquinas o en cualquier otro lugar del buque.

3.13 Práctica recomendada. En los documentos relativos a los pasajeros y a la tripulación, el o los apellidos debieran ser inscritos en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paternos y maternos, el apellido paterno debiera preceder al materno. Cuando se hace uso del apellido del marido y del de la mujer, el del marido debiera preceder al de la mujer.

3.14 Norma. Las autoridades públicas deberán aceptar, sin retraso injustificado, a los pasajeros y a la tripulación para fines de verificación de su admisibilidad en el territorio de un Estado cuando se exija tal verificación.

3.15 Norma. Las autoridades públicas no impondrán sanciones a los armadores en los casos en que dichas autoridades juzguen insuficientes los documentos de viaje de un pasajero o si, por tal motivo, el pasajero no puede ser admitido en el territorio del Estado.

3.15.1 Norma. Las autoridades públicas harán que los armadores tornen todas las disposiciones útiles para que los pasajeros estén en posesión de todos los documentos exigidos con fines de control por los Estados Contratantes.

3.15.2 Práctica recomendada. Para que sean utilizadas en

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

**C. FACILITACION PARA LOS BUQUES QUE REALICEN CRUCEROS Y
PARA LOS PASAJEROS DE DICHOS BUQUES**

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

3.16.2 Norma. A los buques de crucero sólo se les exigirá la declaración general, la lista de pasajeros y la lista de tripulantes en el primer y último puertos de escala de un mismo Estado, a condición de que no se haya producido cambio alguno en las circunstancias de la travesía.

3.16.3 Norma. A los buques en crucero sólo se les exigirá la declaración de provisiones de a bordo y la declaración de efectos de la tripulación en el primer puerto de escala de un mismo Estado.

3.16.4 Norma. Los pasaportes y demás documentos oficiales de identidad permanecerán en todo momento en la posesión de los pasajeros del crucero.

3.16.5 Práctica recomendada. Cuando un buque en crucero permanezca en un puerto durante un periodo inferior a 72 horas, los pasajeros del crucero sólo necesitarán visados en circunstancias especiales que puedan determinar las autoridades públicas competentes.

Nota: Con esta práctica recomendada se pretende que los Estados Contratantes puedan expedir a dichos pasajeros, o aceptar de ellos a la llegada, alguna especie de documento que indique que tienen permiso para entrar en el territorio.

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

3.16.7 Norma. Por lo general, y salvo para comprobar su identidad, las autoridades de inmigración no someterán a interrogatorios personales a los pasajeros de crucero.

3.16.8 Norma. Si un buque en crucero toca consecutivamente en varios puertos del mismo Estado, sus pasajeros, por regla general, sólo serán objeto de control por parte de las autoridades públicas en el primer y último puertos de escala.

3.16.9 Práctica recomendada. Para facilitar un rápido desembarque el control de llegada de los pasajeros de un buque en crucero se efectuará, de ser posible, a bordo y antes de arribar al puerto de desembarco.

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

3.16.11 Práctica recomendada. La declaración marítima de sanidad debe ser el único control sanitario de los pasajeros de crucero.

3.16.12 Norma. Durante la permanencia en puerto del buque en crucero, y para uso de sus pasajeros, se permitirá la venta a bordo de mercaderías exentas de derechos de aduanas.

3.16.13 Norma. A los pasajeros de crucero no se les exigirá una declaración de aduanas por escrito.

3.16.14 Práctica recomendada. Los pasajeros de crucero no serán sometidos a control de divisas.

3.16.15 Norma. No se exigirán tarjetas de embarco o desembarco a los pasajeros de crucero.

3.16.16 Práctica recomendada. Salvo en los casos en que el control de pasajeros se base sola y exclusivamente en la lista de pasajeros, las autoridades públicas no insistirán en que se consignen los siguientes detalles en la lista de pasajeros:

- Nacionalidad (columna 6)
- Fecha y lugar de nacimiento (columna 7)
- Puerto de embarco (columna 8)
- Puerto de desembarco (columna 9).

D. MEDIDAS ESPECIALES DE FACILITACION PARA PASAJEROS EN TRANSITO

3.17.1 Norma. Los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en él, no serán normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades públicas.

3.17.2 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito podrán retener su pasaporte u otro documento de identidad.

3.17.3 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito no se les exigirá rellenar tarjeta de embarco o desembarco.

3.17.4 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en lo mismo buque se les concederá normalmente permiso temporal para desembarcar durante la permanencia del buque en puerto, si así lo desean.

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

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

3.17.7 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que abandonen el buque en un puerto y embarquen en el mismo buque en otro puerto del mismo país, gozarán de las mismas facilidades que los pasajeros que lleguen y salgan en un mismo buque en el mismo puerto.

E. MEDIDAS DE FACILITACION PARA BUQUES DEDICADOS A SERVICIOS CIENTÍFICOS

3.18 Práctica recomendada. Un buque dedicado a servicios

científicos lleva personal que está necesariamente empleado a bordo del buque para los fines científicos de la travesía. Dicho personal, si satisface tal requisito, gozará de facilidades por lo menos iguales a las concedidas a los miembros de la tripulación del buque.

**F. OTRAS MEDIDAS DE FACILITACION PARA TRIPULANTES EXTRANJEROS
EN BUQUES QUE EFECTÚEN TRAVESIAS
INTERNACIONALES-PERMISO
DE TIERRA**

3.19 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los miembros extranjeros de la tripulación desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder permiso de desembarco por razones de higiene o seguridad u orden públicos.

3.19.1 Norma. No se exigirá visado a los miembros de la tripulación para que puedan gozar del permiso de tierra.

3.19.2 Práctica recomendada. Los miembros de la tripulación no estarán normalmente sometidos a ningún control personal al desembarcar o embarcar con permiso de tierra.

3.19.3 Norma. Para disfrutar del permiso de tierra los miembros de la tripulación no necesitarán llevar un documento especial como, por ejemplo, un pase.

3.19.4 Práctica recomendada. Si se exige que los miembros de la tripulación lleven algún documento de identidad para desembarcar con permiso de tierra, dicho documento será uno de los mencionados en la norma 3.10.

**CAPITULO 4 -HIGIENE, SERVICIOS MEDICOS Y CUARENTENA,
SERVICIOS VETERINARIOS Y FITOSANITARIOS**

4.1 Norma. Las autoridades públicas de un Estado que no sea parte en el Reglamento Sanitario Internacional debieran esforzarse por aplicar las disposiciones de este Reglamento a

los transportes marítimos internacionales.

4.2 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes que tengan intereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas debieran concluir acuerdos especiales, de conformidad con el Artículo 98 del Reglamento Sanitario Internacional, en los casos en que tales acuerdos faciliten la aplicación de dicho Reglamento.

4.3 Práctica recomendada. Cuando se exijan certificados sanitarios u otros documentos análogos para la expedición de ciertos animales o de ciertas plantas o de productos animales o vegetales, dichos certificados y documentos debieran ser simples y ampliamente divulgados; los Estados Contratantes debieran colaborar con vistas a la normalización de estos documentos.

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

4.4.1 Norma. Las autoridades públicas debieran invitar a los armadores a cumplir con todo requisito según el cual una enfermedad a bordo de un buque deba comunicarse inmediatamente por radio a la autoridad sanitaria del puerto de destino del buque para facilitar el envío del personal médico especializado y del material necesario para las formalidades sanitarias a la llegada.

4.5 Norma. Las autoridades públicas deben tomar disposiciones para que todos los organismos de turismo u otros organismos puedan facilitar a los pasajeros, con bastante anticipación a su salida, la lista de las vacunas exigidas por las autoridades públicas de los países en cuestión, así como de los formularios de certificados de vacunación conforme al Reglamento Sanitario Internacional. Las autoridades públicas deberán tomar todas las medidas posibles para que las personas que hayan de vacunarse

utilicen los certificados internacionales de vacunación o de revacunación, con el fin de asegurar la aceptación general.

4.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran facilitar las instalaciones y servicios necesarios para la vacunación o revacunación así como la tramitación de certificados internacionales de vacunación o de revacunación correspondientes en el mayor número posible de puertos.

4.7 Norma. Las autoridades públicas deben exigir que las medidas y las formalidades sanitarias sean emprendidas en el acto, terminadas sin demora y aplicadas sin discriminación.

4.8 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran mantener, en el mayor número posible de puertos, instalaciones y servicios suficientes para permitir la recta aplicación de las medidas sanitarias y veterinarias así como de cuarentena agrícola.

4.9 Norma. Se dotará el mayor número posible de puertos del Estado de instalaciones médicas que permitan socorrer en casos de urgencia a la tripulación y a los pasajeros, en tanto sea razonable y posible.

4.10 Norma. Salvo en casos de urgencia que supongan un grave peligro para la sanidad pública, la autoridad sanitaria de un puerto no debe, por razón de otra enfermedad epidémica, impedir que un buque no infectado o sospechoso de estar infectado de una enfermedad de cuarentena, descargue e cargue mercancías o aprovisionamientos o tome combustibles o carburantes y agua potable.

4.11 Práctica recomendada. El embarque de animales, de materias primas animales, de productos animales en bruto, de artículos alimenticios animales y de productos vegetales en cuarentena debiera ser permitido en circunstancias especiales cuando se acompañe de un certificado de cuarentena en la forma aprobada por los Estados interesados.

CAPITULO 5 -DISPOSICIONES DIVERSAS

A. FIANZAS Y OTRAS FORMAS DE GARANTÍA

5.1 Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas exijan a los armadores la provisión de fianzas u otras formas de garantía para garantizar sus obligaciones en virtud de las leyes y reglamentos relativos a aduanas, inmigración, salud pública, protección veterinaria u otras leyes análogos del Estado, dichas autoridades debieran autorizar, en lo posible, la provisión de una sola fianza global.

II. ERRORES EN LOS DOCUMENTOS: SANCIONES

5.2 Norma. Las autoridades públicas autorizarán la corrección de errores en un documento al que hace referencia el Anexo sin demorar la salida del buque en los casos siguientes: cuando admitan que los errores han sido cometidos por inadvertencia, no son de índole grave, no son debidos a negligencias repetidas, han sido cometidos sin intención de infringir las leyes o reglamentos, y a condición de que dichos errores sean reparados antes de terminar el control de documentos y rectificados sin dilación.

5.3 Norma. Si se encuentran errores en los documentos a los que hace referencia el Anexo firmados por el capitán o el armador, o en sus nombres, no se impondrán sanciones hasta que se haya podido probar a las autoridades gubernamentales que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y que han sido cometidos sin intención de infringir las leyes y reglamentos.

C. SERVICIOS EN LOS PUERTOS

5.4 Práctica recomendada. Los servicios normales de las autoridades públicas debieran ser facilitados gratuitamente en los puertos durante las horas regulares de servicio. Las autoridades públicas debieran esforzarse en establecer para sus servicios portuarios horas regulares de servicio correspondientes a los períodos en los que suele haber mayor volumen de trabajo.

5.4.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes debieran adoptar todas las medidas apropiadas para organizar los servicios

habituales de las autoridades públicas en los puertos a fin de evitar demoras indebidas a los buques después de su entrada o cuando están dispuestos para salir, y para reducir al mínimo el tiempo necesario para cumplir las formalidades, a condición de que se notifique de antemano a las autoridades públicas la hora prevista de entrada o de salida.

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

5.4.3 Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas faciliten servicios fuera de las horas regulares a que se refiere la práctica recomendada 5.4, debieran hacerlo en condiciones razonables y que no excedan el coste real de los servicios prestados.

5.5 Norma. Cuando el movimiento de los buques en un puerto lo justifique, las autoridades deben procurar la provisión de los servicios necesarios para llevar a cabo las formalidades relativas al cargamento y equipajes, independientemente de su valor y naturaleza.

5.6 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes debieran tomar disposiciones por las cuales un Estado concedería a otro Estado los medios, antes o durante la travesía, de inspeccionar los buques, pasajeros, miembros de la tripulación, equipajes, mercancías, documentos de aduana, de inmigración, de sanidad pública y de protección veterinaria y

agrícola, cuando estas medidas puedan facilitar el cumplimiento de las formalidades a la llegada en el territorio de dicho otro Estado.

D. CARGA NO DESCARGADA EN EL PUERTO DE DESTINO PREVISTO

5.7 Norma. Cuando toda o parte de la carga mencionada en la declaración de carga no se descarga en el puerto de destino previsto, las autoridades públicas deben permitir que esta declaración sea modificada y no impondrán sanciones si se tiene la certeza de que la carga en cuestión no ha sido cargada a bordo del buque o, si lo ha sido, que ha sido descargada con otro puerto.

5.8 Norma. Cuando por error, o cualquier otra razón válida se descarga toda o parte de la carga en un puerto que no sea el previsto, las autoridades públicas facilitarán la reexpedición a su destino. Sin embargo, esta disposición no se aplica a las mercancías peligrosas, prohibidas o sujetas a restricción.

E. LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

5.9 Norma. Las autoridades públicas no exigirán que el armador haga figurar pormenores especiales sobre el conocimiento o la copia de este documento, a menos que el armador actúe en calidad de importador o de exportador, o en nombre del importador o del exportador.

5.10 Norma. Las autoridades públicas no harán responsable al armador de la presentación o exactitud de los documentos exigidos al importador o al exportador para efectos de aduanas, a menos que se trate de él mismo en calidad de importador o de exportador, o en nombre del importador o del exportador.

F. ACTIVIDADES DE SOCORRO EN CASOS DE DESASTRES NATURALES

5.11 Norma. Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de buques dedicados a actividades de socorro en casos de desastres naturales.

5.12 Norma. Las autoridades públicas facilitarán en todo lo posible la entrada y despacho de personas y carga que lleguen en los buques a que se refiere la norma 5.11.

POR EL SECRETARIO GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA
INTERNACIONAL

Londres,

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA,
APROBADAS POR LA CONFERENCIA DE GOBIERNOS
CONTRATANTES EL 5 DE MARZO DE 1986

Capítulo primero A – Definiciones

Se intercalan las siguientes definiciones:

"Documento. Portador de datos con entradas de datos.

Portador de datos. Medio proyectado como soporte en el que registrar entradas de datos."

Capítulo primero B – Disposiciones generales

A continuación de la actual norma 1.1. se añade la nueva práctica recomendada 1.1.1, de modo que el texto sea el siguiente:

"1.1.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran tener en cuenta las consecuencias que en relación con la facilitación pueden derivarse de la adopción de técnicas de ordenación y transmisión automáticas de datos, y debieran estudiar éstas en colaboración con los armadores y todas las demás partes interesadas.

Debieran simplificarse las prescripciones relativas a información y los procedimientos de control existentes, y debiera estudiarse la posible conveniencia de lograr una compatibilidad con otros sistemas de información pertinentes."

Capítulo 2B –Contenido y objeto de los documentos

Se enmienda la norma 2.2.3 de modo que diga lo siguiente:

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

Capítulo 2 B Contenido y objeto de los documentos
(continuación)

Se enmienda la norma 2.3.3 de modo que diga lo siguiente:

"2.3.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de carga fichada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente."

Se enmienda la práctica recomendada 2.3.4 de modo que diga lo siguiente:

"2.3.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran aceptar un ejemplar del manifiesto del buque en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga todos los datos previstos en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 y esté fechada y firmada o autenticada de acuerdo con la norma 2.3.3.

Como posibilidad distinta, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar conocimiento firmado o autenticado de acuerdo con la norma 2.3.3 o una copia certificada, si la variedad y el número de las mercancías enumeradas lo permiten y si los datos previstos en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 que no figuran en dichas copias constan en otro documento debidamente certificado."

Se enmienda la norma 2.4.1 de modo que diga lo siguiente:

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

Capítulo 2B Contenido y objeto de los documentos
(continuación)

Se enmienda la primera frase de la norma 2.5.1 de modo que diga lo siguiente:

"2.5.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de efectos y mercancías de la tripulación, fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente..."

Se enmienda la norma 2.6.2 de modo que diga lo siguiente:

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

Señale una nueva norma 2.6.3 con el texto siguiente:

"2.6.3 Norma. Normalmente las autoridades públicas no exigirán la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga escala en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y siempre que no se haya modificado la tripulación, en cuyo caso se presentará, de manera aceptable para las autoridades públicas apropiadas, una declaración en la que se indique que "No hubo modificaciones"."

Capítulo 2B – Contenido y objeto de los documentos (continuación)

Se añade una nueva práctica recomendada 2.6.4 cuyo texto es (continuación) el siguiente:

"2.6.4 Práctica recomendada. En las circunstancias expuestas en la norma 2.6.3, pero cuando haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, normalmente las autoridades públicas debieran no exigir la presentación de una lista nueva y completa de la tripulación, sino aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas."

Se enmienda la práctica recomendada 2.7.4 de modo que diga lo siguiente:

"2.7.4 Práctica recomendada. Una lista establecida por la compañía navegación para sus propios usos debiera ser aceptada en lugar de la lista de pasajeros a condición de que contenga por lo menos los datos exigidos de conformidad con la práctica recomendada 2.7.3 y que esté fechada y firmada o autenticada de conformidad con la norma 2.7.5."

Se enmienda la norma 2.7.5 de modo que diga lo siguiente:

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

Capítulo 2E –Medidas para facilitar la tramitación de formalidades referentes a la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes

Se añade una nueva práctica recomendada 2.12.2 con el texto siguiente:

"2.12.2 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes debieran facilitar la admisión temporal de equipo especial de manipulación de la carga que llegue en buques y sea utilizado

en tierra, en los puertos de escala, para cargar, descargar y manipular la carga."

La práctica recomendada 2.12.2 pasa a ser 2.12.3

La norma existente 2.12.3 pasa a ser 2.12.4.

La práctica recomendada existente 2.12.4 pasa a ser 2.12.5 y la referencia que en ella se hace a la "norma 2.12.3" se cambia por "norma 2.12.4".

La práctica recomendada existente 2.12.5 pasa a ser 2.12.6 y la referencia que en ella se hace a la "norma 2.12.3" se cambia por norma "2.12.4".

Capítulo 2G - Tramitación de documentos

Se enmienda la norma 2.15 de modo que diga lo siguiente:

"2.15 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la información transmitida a través de cualquier medio legible y comprensible, incluso los documentos manuscritos con tinta o lápiz indeleble o producidos por técnicas de ordenación automática de datos."

Capítulo 2G - Tramitación de documentos (continuación)

Se añade una nueva norma 2.15.1 con el texto siguiente:

"2.15.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán, cuando se requiera, una firma manuscritas, en facsímil, formada por perforaciones, estampada, en símbolo o producida por cualquier otro medio mecánico o electrónicos, si dicha aceptación no contraviene las leyes nacionales. La autenticación de la información presentada sobre medios que no sean papel se hará en una forma aceptable para la autoridad pública competente."

Capítulo 5B - Errores en los documentos: Sanciones

Se enmienda la norma 5.3 de modo que diga lo siguiente:

"5.3 Norma. Si se encuentran errores en los documentos a que hace referencia el Anexo, que hayan sido firmados por el capitán o el armador o en nombre de éstos, o autenticados de otra manera, no se impondrán sanciones hasta que se haya dado una oportunidad de demostrar ante las autoridades públicas que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y han sido cometidos sin intención de infringir leyes o reglamentos."

En las normas 4.1, 4.4.1 y 5.4.1 se sustituye el término "debieran" por el término "deberán". Las restantes correcciones que figuran al final del original inglés son innecesarias en el texto español.

Por el Secretario General de la Organización Marítima
Internacional:

Londres,

ENMIENDAS DE 1987 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL
TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965,
EN SU FORMA ENMENDADA

RESOLUCION FAL.1(17)
aprobada el 17 de septiembre de 1987

**APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA**

EL COMITE DE FACILITACION,

RECORDANDO el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, en adelante llamado "el Convenio", que trata del procedimiento que se ha seguir para enmendar las disposiciones del Anexo del Convenio,

RECORDANDO ADEMAS las funciones que el Convenio confiere al Comité de Facilitación por lo que respecta al examen y la aprobación de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO en su 17° periodo de sesiones las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con su artículo VII 2) a),

1 APRUEBA, de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas a las normas 5.11 y 5.12 y a las prácticas recomendadas 2.3.4, 2.6.1 y 5.4 del anexo del Convenio, cuyos textos figuran en el Anexo de la presente resolución;

2 TOMA NOTA de que, de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, las referidas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 1989 a menos que, antes del 1 de octubre de 1988, un tercio como mínimo de los Gobiernos Contratantes del Convenio hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las citadas enmiendas;

3 PIDE al Secretario General que de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que

figuran en el anexo a todos los Gobiernos contratantes del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada;

4 PIDE ADEMAS al Secretario General que notifique prontamente a todos los Gobiernos Signatarios la aprobación y entrada en vigor de las enmiendas.

ANEXO

**Enmiendas de 1978 al Anexo del Convenio para facilitar el
tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma
enmendada, aprobadas por el Comité de
Facilitación el 17 de
septiembre de 1987**

La práctica recomendada 2.3.4 pasa a ser norma y se enmienda de modo que diga:

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

Se añade una nueva norma recomendada 2.3.4.1 según el siguiente texto:

"2.3.4.1 Práctica recomendada. Como posibilidad distinta a lo estipulado en la norma 2.3.4, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del documento de transporte firmado o autenticado de acuerdo con la norma 2.3.3, o una copia certificada del mismo, si la naturaleza y la cantidad de la carga lo permiten y si los datos previstos en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 que figuren en dichos documentos se consignan en otro lugar debidamente certificados."

La práctica recomendada 2.6.1 pasa a ser norma y se enmienda de modo que diga:

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

- nombre y nacionalidad del buque
- apellido(s)
- nombre(s)
- nacionalidad
- grado o funciones
- fecha y lugar de nacimiento
- clase y número del documento de identidad
- puerto y fecha de llegada
- procedente de ..."

Se enmienda la práctica recomendada 5.4 de modo que diga:

"5.4 Práctica recomendada. Los servicios normales de las autoridades públicas debieran ser facilitados gratuitamente en los puertos durante horas normales de servicio. Las autoridades públicas, debieran establecer para sus servicios portuarios horas normales de servicio que correspondan a los periodos en los que suela haber mayor volumen de trabajo."

Se enmienda la sección 5F de modo que diga;

"F AYUDA DE EMERGENCIA

"5.11 Norma. Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de los buques dedicados a actividades de socorro en casos de desastres naturales, a operaciones de prevención de la contaminación del mar o de lucha contra hasta o a otras operaciones de emergencia que sean necesarias para garantizar la seguridad marítima, la seguridad de la población o la protección del medio marino.

5.11 Norma. Las autoridades públicas facilitarán en todo lo posible la entrada y el despacho de personas, carga, materiales y equipo, necesarios para hacer frente a las situaciones indicadas en la norma 5.11."

Por el Secretario General de la Organización
Marítima Internacional

Londres,

ENMIENDAS DE 1990 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL
TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU
FORMA ENMENDADA

RESOLUCION FAL. 2(19)
aprobada el 3 de mayo de 1990

**APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA**

EL COMITE DE FACILITACION,

RECORDANDO el Artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, en adelante llamado "el Convenio", que trata del procedimiento que se ha de seguir para enmendar las disposiciones del Anexo del Convenio,

RECORDANDO ADEMAS las funciones que el Convenio confiere al Comité de Facilitación por lo que respecta al examen y la aprobación de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO en su 19° periodo de sesiones las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con su Artículo VII 2) a),

1. APRUEBA, de conformidad con el Artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas al capítulo primero B. DISPOSICIONES GENERALES, a las normas 3.16.7 y 3.17.1 y a las prácticas recomendadas 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 y 3.11.1, y las nuevas prácticas recomendadas 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 y 5.14 del Anexo del Convenio, cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;

2. RESUELVE, de conformidad con el Artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de septiembre de 1991 a menos que antes del 1 de junio de 1991 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las enmiendas;

3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el Artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;

4. PIDE ADEMAS al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos Signatarios la aprobación y entrada en vigor de

las enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA, APROBADAS POR EL COMITE DE FACILITACION EL 3 DE MAYO DE 1990

Se enmienda el capítulo primero B. DISPOSICIONES GENERALES, de forma que diga:

"B DISPOSICIONES GENERALES

Teniendo en cuenta el párrafo 2 del artículo V del Convenio, las disposiciones del presente Anexo no impedirán que las autoridades públicas tomen las medidas pertinentes, incluida la solicitud de información suplementaria, que estimen necesarias en casos de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyan un grave peligro para el orden público, la seguridad pública o la salud pública, tales como los actos ilícitos contra la seguridad del tráfico marítimo y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, o para impedir la introducción o la propagación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o plantas."

Se añade la nueva práctica recomendada 1.3 siguiente:

"1.3 Práctica recomendada. Las medidas y procedimientos impuestos por los Gobiernos Contratantes con fines de seguridad o de control de estupefacientes deben ser eficaces y, siempre que sea posible, deben utilizarse técnicas avanzadas, entre ellas el tratamiento automático de datos. Tales medidas y procedimientos deben implantarse de modo tal que causen las mínimas molestias respecto de los buques, personas y bienes a bordo y que se eviten demoras innecesarias."

Se añade la nueva práctica recomendada 2.7.6.1 siguiente:

"2.7.6.1 Práctica recomendada. Cuando la documentación de un polizón sea insuficiente, las autoridades públicas deben, siempre que sea factible y en la medida compatible con la legislación y las prescripciones de seguridad nacionales, entregar una carta, acompañada de una fotografía del polizón,

con cualquier información importante. La carta, autorizando la devolución del polizón al puerto de origen por cualquier medio de transporte y especificando. Las demás condiciones que puedan imponer las autoridades, debe entregarle al propietario del buque o al armador responsable del transporte del polizón. Esta carta contendrá la información que prescriban las autoridades de los puntos de tránsito y del punto original de embarco."

Nota: Con esta recomendación no se pretende impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente el caso de un polizón con miras a su posible procesamiento o deportación. Además, no deberá interpretarse de ninguna manera como contraria a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, del 28 de julio de 1951, que se refiere a la prohibición de la expulsión o devolución de un refugiado.

Se enmienda la práctica recomendada 2.12 de forma que diga:

"2.12 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas para reducir al mínimo el tiempo de permanencia en puerto, proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas con la llegada y salida de buques, así como los medios de embarco y desembarco, carga y descarga, servicios de reparaciones, etc., y las medidas de seguridad relacionadas con ellas. También deben disponer lo necesario para que, en la medida de lo posible, las formalidades de entrada y salida de los buques de carga y su cargamento se puedan llevar a cabo en la zona de carga y descarga."

Se enmienda la práctica recomendada 2.12.1 de forma que diga:

"2.12.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas a fin de proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario con objeto de allanar y simplificar la manipulación y las formalidades de despacho de la carga. Tales medios deben abarcar todas las fases desde la llegada del buque al muelle:

descarga, despacho por la autoridad pública y, de ser necesario, almacenaje y reexpedición. Debe haber acceso cómodo y directo entre el almacén de mercancías y la zona de despacho por la autoridad pública, la cual debe estar situada cerca de los muelles, y deben instalarse medios transportadores mecánicos dondequiera que sea posible."

Se enmienda la práctica recomendada 2.9.1 de forma que diga:

"3.9.1 Práctica recomendada. Siempre que sea posible, las autoridades públicas deben suprimir las formalidades de inspección de los equipajes acompañados de pasajeros a la salida, atendiendo debidamente a la posible necesidad de imponer medidas de seguridad apropiadas."

Se enmienda la práctica recomendada 3.11 de forma que diga:

"3.11 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas e fin de proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario con objeto de acelerar los trámites aduaneros de los pasajeros, la tripulación y los equipajes, proveer el personal necesario y asegurarse de que hay instalaciones adecuadas, teniendo muy en cuenta los medios de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de sistemas mecanizados), así como los lugares donde los pasajeros sufren frecuentemente retrasos. Cuando sea necesario, deben proveerse medios para hacer bajo techado el trayecto del buque a los puntos de control de los pasajeros y la tripulación. Estos medios e instalaciones deben ser adaptables y susceptibles de ampliación para responder a medidas de seguridad más rigurosas en situaciones de mayor amenaza."

Se enmienda la práctica recomendada 3.11.1 de forma que diga:

"3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben:

- a) con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, proveer medios apropiados, tales como:

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

Se añaden las nuevas prácticas recomendadas 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 y 3.11.5 siguientes:

"3.11.2 Práctica recomendada. Se deben adoptar medidas para que los pasajeros con deficiencias de tipo auditivo y visual tengan fácil acceso a toda la información necesaria sobre seguridad y transporte.

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

3.11.4 Práctica recomendada. Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, se debe procurar en la mayor medida posible ofrecer servicios de transporte público accesibles y a un precio razonable, adaptando los servicios existentes y previstos o facilitando medios especiales destinados a los pasajeros que tengan dificultades para moverse.

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

Se enmienda la norma 3.16.7 de forma que diga:

"3.16.1 Norma. Por lo general, y salvo que sea por razones de seguridad y para comprobar su identidad y admisibilidad, las autoridades públicas responsables del control de inmigración no deben someter a interrogatorios personales a los pasajeros de crucero."

Se enmienda la norma 3.17.1 de forma que diga:

"3.17.1 Norma. Los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en él, no deben ser normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades públicas, salvo por razones de seguridad."

Se añade al capítulo 51. nueva sección G siguiente:

"G COMISIONES NACIONALES DE FACILITACIÓN

5.13 Práctica recomendada. Cada Gobierno Contratante, cuando lo estime necesario y apropiado, debe establecer un programa nacional de facilitación del transporte marítimo basado en las prescripciones del presente Anexo relacionadas con la facilitación y asegurarse de que el objetivo de su programa de facilitación consista en tomar todas las medidas oportunas para facilitar el movimiento de buques, carga, tripulaciones, pasajeros, correo y provisiones, y eliminar los obstáculos y retrasos innecesarios.

5.14 Práctica recomendada. Cada Gobierno Contratante debe establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo para estimular la adopción e implantación de medidas de facilitación entre los diversos departamentos gubernamentales, organismos y otras organizaciones que se ocupen o sean responsables de los distintos aspectos del tráfico marítimo internacional, así como con las autoridades portuarias, propietarios de buques y armadores.

Nota: Se ruega a los Gobierno Contratantes que, al establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, tengan en cuenta las directrices que figuran en la circular

FAL 5/Circ.2."

Por el Secretario General de la Organización
Marítima Internacional

Londres,

ENMIENDAS DE 1992 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL
TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965,
EN SU FORMA ENMENDADA

RESOLUCION FAL.3(21)

aprobada el 1 de mayo de 1992

**APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA**

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

RECORDANDO el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, en adelante llamado "el Convenio", que trate del procedimiento que se ha de seguir para enmendar las disposiciones del Anexo del Convenio,

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

HABIENDO EXAMINADO, en su 21 periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a),

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

2. RESUELVE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de septiembre de 1993 a menos que antes del 1 de junio de 1993 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las enmiendas;

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

4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos signatarios la aprobación y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO**ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL
TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL**

**En el capítulo 1, Definiciones y disposiciones generales,
añádase lo siguiente en**

A Definiciones:

"Medidas de seguridad. Medidas acordadas a nivel internacional para aumentar la seguridad a bordo de los buques y en las zonas portuarias a fin de prevenir los actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes."

* Véanse el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y la circular MSC/Circ. 443 del 26 de septiembre de 1986 sobre "Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques."

"Documento de transporte. Documento que da fe de que existe un contrato de transporte entre el propietario del buque y el cargador, que puede ser una carta de transporte marítimo, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal."

En el capítulo 2, Llegada, permanencia y salida de buques:

Modifíquese la práctica recomendada 2.3.1 de modo que diga:

"2.3.1 Práctica recomendada. __En la declaración de carga, las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos:

a) a la entrada

- nombre y nacionalidad del buque
- nombre del capitán
- puerto de procedencia
- puerto donde está redactada la declaración

- marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
- números de los documentos de transporte de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión
- puertos en los cuales la carga que permanece a bordo será desembarcada
- primeros puertos de embarque de las mercancías cargadas según los documentos de transporte multimodal o conocimientos de embarque directos

b) a la salida

- nombre y nacionalidad del buque
- nombre del capitán
- puerto de destino
- para las mercancías cargadas en el puerto en cuestión, marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de las mercancías
- números de los documentos de transporte de la carga embarcada en el puerto en cuestión."

Modifíquese la nota correspondiente a la práctica recomendada 2.7.6.1 de modo que diga:

"Nota: Esta recomendación no tiene por objeto impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente al polizón a efectos de una posible acción judicial o deportación. Además, nada de lo indicado en esta recomendación se interpretará como una contradicción de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, firmada el 28 de julio de 1951, ni en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, firmado el 31 de enero de 1967, que tratan de la prohibición de expulsar o devolver a un refugiado."

Elévese a norma la práctica recomendada 2.12.6 y modifíquese de modo que diga:

"2.12.6 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los contenedores y las paletas que entren en el territorio de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en la norma 4.8, salgan de los límites del puerto de llegada, ya sea para el despacho de carga de importación y/o para tomar carga de exportación, con arreglo a procedimientos de control simplificados y con un mínimo de documentación."

Añádanse las normas 2.12.7 y 2.12.8 siguientes:

"2.12.7 Norma. Los Gobiernos Contratantes permitirán la importación temporal de elementos de contenedores sin pago de derechos de aduana ni otros impuestos y derechos, cuando estos elementos se necesiten para la reparación de contenedores que ya se han admitido de conformidad con lo previsto en la norma 4.8.

2.12.8 Norma. Las autoridades públicas, respetando toda prohibición o limitación nacional y todas las medidas necesarias en materia de seguridad de puertos o de control de narcóticos, asignarán prioridad al despacho de animales vivos, mercancías perecederas y otros envíos de índole urgente."

En el capítulo 3, Llegada y salida de personas:

Elévense a normas las prácticas recomendadas 3.2 y 3.3 y modifíquense de modo que digan:

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

3.3 Norma. Después de la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, las autoridades públicas restituirán estos documentos inmediatamente tras su verificación en lugar de retenerlos con fines de control suplementario, excepto si existe algún obstáculo para la admisión de un pasajero en el territorio."

Modifíquese la norma 3.7 de modo que diga:

"3.7 Norma. Cuando las personas a bordo deban demostrar que están protegidas contra la fiebre amarilla, las autoridades públicas aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en el formulario previsto por el Reglamento

Sanitario Internacional."

Añádase la nueva práctica recomendada 3.11.6 siguiente:

"3.11.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, a fin de acelerar el despacho, deben considerar la posibilidad de introducir el sistema de dos salidas* para el despacho de pasajeros con sus equipajes y vehículos privados de carretera.

* Véase la práctica recomendada 11 y el apéndice II del anexo F 3 del Convenio de Kioto."

Modifíquese la norma 3.14 de modo que diga:

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

En el capítulo 4, Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios:

1 Modifíquese la práctica recomendada 4.2 de modo que diga:

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

En el capítulo 5, Disposiciones diversas:

1 Modifíquese la norma 5.9 de modo que diga:

"5.9 Norma. Las autoridades públicas no exigirán que el propietario del buque haga figurar pormenores especiales en el documento de transporte o la copia de este documento, a menos que actúe en calidad de importador o exportador o en nombre del importador o exportador."

2 Añádase lo siguiente:

"H. TRATAMIENTO ELECTRONICO DE DATOS/INTERCAMBIO ELECTRONICO DE DATOS (TED/IED)

5.15 Práctica recomendada. Al introducir las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para facilitar el despacho de buques, los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas y empresas privadas interesadas a que realicen el intercambio de datos electrónicamente de conformidad con normas internacionales.

5.16 Norma. Las autoridades públicas aceptarán cualquiera de los documentos exigidos para el despacho de buques, cuando se hayan preparado mediante técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de datos con arreglo a normas internacionales, a condición de que contengan la información exigida.

5.17 Norma. Las autoridades públicas, al introducir las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, limitarán la información que exijan a la que prescriben las disposiciones pertinentes de este Anexo.

5.18 Práctica recomendada. Cuando se planifiquen, introduzcan o modifiquen técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, las autoridades públicas procurarán:

- a) ofrecer a todas las partes interesadas, desde el comienzo, la oportunidad de realizar consultas;
- b) evaluar los procedimientos actuales y eliminar los que sean innecesarios;
- c) determinar los procedimientos que se deben informatizar;
- d) utilizar al máximo posible las recomendaciones de las Naciones Unidas y las normas pertinentes de la ISO;
- e) adaptar dichas técnicas a las aplicaciones multimodales; y
- f) tomar las medidas necesarias para reducir al mínimo los gastos de aplicación de dichas técnicas por los armadores y otras empresas privadas.

5.19 Norma. Las autoridades públicas, cuando introduzcan

técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, fomentarán su utilización, sin exigirla, por los armadores y otras empresas interesadas.

I.- PAQUETES DE REGALOS PERSONALES Y MUESTRAS COMERCIALES

5.20 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben establecer procedimientos simplificados para el despacho sin tardanza de paquetes de regalos personales y muestras comerciales que no excedan de cierto valor o calidad, que se debe fijar al nivel más elevado posible.

J. FORMALIDADES Y DERECHOS CONSULARES

5.21 Norma. (Los Gobiernos Contratantes no exigirán formalidades ni derechos consulares en relación con los) documentos para el despacho de buques.

K. PRESENTACION DE INFORMACION ANTES DE LA LLEGADA DE LA CARGA DE IMPORTACION

5.22 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos que permitan presentar a las aduanas información relativa a la carga de importación antes de su llegada a fin de facilitar el despacho de aduanas.

L. DESPACHO DE EQUIPO ESPECIAL

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

M. DOCUMENTOS FALSIFICADOS

5.24 Norma. Cada Estado Contratante se asegurará de que las autoridades públicas se incautan de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o falsos de las personas no admisibles. Tales documentos se retirarán de la circulación y se devolverán a las autoridades competentes cuando sea posible. En su lugar, el Estado que haya confiscado el documento expedirá una carta de envío a la que se adjuntará, si es posible, una fotocopia de los documentos de viaje falsificados, así como cualquier otra información importante. La carta de envío y su documentación adjunta se entregarán al

armador que efectúe la devolución de la persona no admisible. Esta documentación servirá para facilitar información a las autoridades del punto de tránsito y del punto original de embarque.

Nota: La norma anterior no se interpretará como una anulación del derecho de las autoridades públicas de los Gobiernos Contratantes a determinar si la posesión de documentos fraudulentos constituye por sí misma, según el caso de que se trate, motivo de denegación de la admisión y de expulsión inmediata del territorio del Estado en cuestión. Nada de lo dispuesto en esta norma se interpretará como una contradicción de lo dispuesto en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de las Naciones Unidas, firmada el 28 de julio de 1951, ni en el Protocolo de las Naciones Unidas relativo al Estatuto de los Refugiados, firmado el 31 de enero de 1967, que tratan de la prohibición de expulsar o devolver a un refugiado.”

ENMIENDAS DESTINADAS A REESTRUCTURAR EL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACION

Reestructuración de los capítulos y sus secciones

En el capítulo 1, añádase la siguiente sección “C”:
“Técnicas de tratamiento electrónico de datos”.

En el capítulo 2, suprimase la sección “E” y añádase la siguiente nueva sección “G”:

“G. Errores en los documentos: sanciones”.

Modifíquense las letras de encabezamiento de las secciones “F” y “G” de modo que sean “E” y “F”.

En el capítulo 3, modifíquese el encabezamiento de la sección “B” de modo que diga lo siguiente:

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

En el capítulo 3, añádase la siguiente sección “C”:

“C. Instalaciones especiales para el transporte marítimo de

los pasajeros de edad avanzada y de los impedidos”;

Modifíquense las letras de los encabezamientos de las secciones “C”, “D”, “E” y “F” de modo que sean “D”, “E”, “F” y “G”.

Modifíquese el capítulo 4 de modo que diga lo siguiente:

**“CAPITULO 5 - SANIDAD PUBLICA Y CUARENTENA, INCLUIDOS
SERVICIOS VETERINARIOS Y FITOSANITARIOS”**

Añádase el siguiente nuevo capítulo 4:

**“CAPITULO 4 - LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LA CARGA Y
OTROS EFECTOS”**

En el nuevo capítulo 4, añádanse las siguientes secciones:

“A. Disposiciones generales

B. Formalidades relativas a la carga destinada a la exportación

C. Formalidades relativas a la carga destinada a la importación

D. Contenedores y paletas

E. Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto

F. Limitación de la responsabilidad del propietario del buque”

Modifíquese el capítulo 5 de modo que diga lo siguiente:

“CAPITULO 6 - DISPOSICIONES DIVERSAS”

En el nuevo capítulo 6, suprimanse las secciones “B”, “D”, “E”, “H”, “I”, “J”, “K”, “L” Y “M”.

Modifíquense las letras de los encabezamientos de las secciones “C”, “F” y “G” de modo que sean “B”, “C” y “D”.

**Nueva disposición de las normas y prácticas recomendadas
en las secciones**

En el capítulo 1, la sección B incluirá:

Norma 1.1; y

Prácticas recomendadas 1.1.1, 1.2 y 1.3

En el capítulo 1, la sección C incluirá:

Normas 5.16, 5.17 y 5.19; y

Prácticas recomendadas 5.15 y 5.18.

En el capítulo 2, 1. sección B incluirá:

Normas 2.1 y 5.21.

En el capítulo 2, la sección e incluirá:

Normas 2.2, 2.2.3, 2.3, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.4, 2.4.1, 2.5, 2.5.1, 2.6, 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3, 2.7, 2.7.5, 2.7.6, 2.8 y 2.9; y

Prácticas recomendadas 2.2.1, 2.2.2, 2.3.1, 2.3.4.1, 2.3.5, 2.5.2, 2.6.4, 2.7.1, 2.7.2, 2.7.3, 2.7.4 y 2.7.6.1.

En el capítulo 2, la sección C incluirá:

Norma 2.10.

En el capítulo 2, la sección D incluirá:

Normas 2.11, 2.11.1 y 2.11.3; y

Práctica recomendada 2.11.2.

En el capítulo 2, la sección E incluirá:

Práctica recomendada 2.13.

En el capítulo 2, la sección F incluirá:

Normas 2.15, 2.15.1 y 2.16; y

Práctica recomendada 2.14.

En el capítulo 2, la sección G incluirá:

Normas 5.2 y 5.3.

En el capítulo 2, la sección M Incluirá:

Normas 2.17, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21, 2.22, 2.23 y 2.24.

En el capítulo 3, la sección A incluirá:

Normas 3.1, 3.2, 3.3, 5.24, 3.7, 3.10, 3.10.1 y 3.10.2; y
Prácticas recomendadas 3.1.1, 3.4, 3.5, 3.6, 3.8, 3.9, 3.9.1,
3.9.2 y 3.10.3.

En el capítulo 3, la sección B incluirá:

Normas 3.12, 3.14, 3.15, y 3.15.1; y

Prácticas recomendadas 3.11. 3.11.1, 3.11.6, 3.13, y 3.15.2.

En el capítulo 3, la sección C incluirá:

Prácticas recomendadas 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, y 3.11.5.

En el capítulo 3, la sección D incluirá:

Normas 3.16.1, 3.16.2, 3.16.3, 3.16.4, 3.16.6, 3.16.7,
3.16.8, 3.16.12, 3.16.13, y 3.16.15; y

Prácticas recomendadas 3.16.5, 3.16.9, 3.16.10, 3.16.11,
3.16.14 y 3.16.16.

En el capítulo 3, la sección E incluirá:

Norma 3.17.1; y

Prácticas recomendadas 3.17.2, 3.17.3, 3.17.4, 3.17.5, 3.17.6
y 3.17.7.

En el capítulo 3, la sección F incluirá:

Práctica recomendada 3.18.

En el capítulo 3, sección G incluirá:

Normas 3.19, 3.19.1 y 3.19.3; y

Prácticas recomendadas 3.19.2, y 3.19.4.

En el capítulo 4, la sección A incluirá:

Prácticas recomendadas 2.12, 2.12.1, 2.12.3 y 5.20.

En el capítulo 4, la sección C incluirá:

Norma 2.12.8; y

Prácticas recomendadas 2.12.2, y 5.22.

En el capítulo 4, sección D incluirá:

Normas 2.12.4; 2.12.6, y 2.12.7 y

Práctica recomendada 2.12.5.

En el capítulo 4, la sección E incluirá:

Normas 5.7 y 5.8.

En el capítulo 4, la sección F incluirá:

Normas 5.9 y 5.10.

El capítulo 5 incluirá:

Normas 4.1, 4.4.1, 4.5, 4.7, 4.9 y 4.10; y

Prácticas recomendadas 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 4.8 y 4.11.

En el capítulo 6, la sección A incluirá:

Práctica recomendada 5.1.

En el capítulo 6, la sección B incluirá:

Normas 5.4.1, 5.4.2 y 5.5; y

Prácticas recomendadas 5.4, 5.4.3 y 5.6.

En el capítulo 6, la sección C incluirá:

Normas 5.11, 5.12 y 5.23.

En el capítulo 6, la sección D incluirá:

Prácticas recomendadas 5.13 y 5.14.

Nueva numeración de las "normas" y las "prácticas recomendadas"

Modifíquese la práctica recomendada 5.15 de modo que sea 1.4.
Modifíquese la norma 5.16 de modo que sea 1.5.
Modifíquese la norma 5.17 de modo que sea 1.6.
Modifíquese la práctica recomendada 5.18 de modo que sea 1.7.
Modifíquese la norma 5.19 de modo que sea 1.8.
Modifíquese la norma 5.21 de modo que sea 2.1.1.
Modifíquese la norma 5.2 de modo que sea 2.17.
Modifíquese la norma 5.3 de modo que sea 2.18.

Modifíquese la norma 2.17 de modo que sea 2.19.
Modifíquese la norma 2.18 de modo que sea 2.20.
Modifíquese la norma 2.19 de modo que sea 2.21.
Modifíquese la norma 2.20 de modo que sea 2.22.
Modifíquese la norma 2.21 de modo que sea 2.23.
Modifíquese la norma 2.22 de modo que sea 2.24.
Modifíquese la norma 2.23 de modo que sea 2.25.
Modifíquese la norma 2.24 de modo que sea 2.26.
Modifíquese la norma 5.24 de modo que sea 3.3.1.

Modifíquese la práctica recomendada 3.11.6 de modo que sea 3.11.2.
Modifíquese la práctica recomendada 3.11.2 de modo que sea 3.16.
Modifíquese la práctica recomendada 3.11.3 de modo que sea 3.17.
Modifíquese la práctica recomendada 3.11.4 de modo que sea 3.18.
Modifíquese la práctica recomendada 3.11.5 de modo que sea 3.19.
Modifíquese la norma 3.16.1 de modo que sea 3.20.
Modifíquese la norma 3.16.2 de modo que sea 3.21.
Modifíquese la norma 3.16.3 de modo que sea 3.22.
Modifíquese la norma 3.16.4 de modo que sea 3.23.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.5 de modo que sea 3.24.
Modifíquese la norma 3.16.6 de modo que sea 3.25.
Modifíquese la norma 3.16.7 de modo que sea 3.26.
Modifíquese la norma 3.16.8 de modo que sea 3.27.
Modifíquese la práctica recomendada 3.16.9 de modo que sea

3.28.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.10 de modo que sea 3.29.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.11 de modo que sea 3.30.

Modifíquese la norma 3.16.12 de modo que sea 3.31.

Modifíquese la norma 3.16.13 de modo que sea 3.32.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.14 de modo que sea 3.33.

Modifíquese la norma 3.16.15 de modo que sea 3.34.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.16 de modo que sea 3.35.

Modifíquese la norma 3.17.1 de modo que sea 3.36.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.2 de modo que sea 3.37.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.3 de modo que sea 3.38.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.4 de modo que sea 3.39.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.5 de modo que sea 3.40.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.6 de modo que sea 3.41.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.7 de modo que sea 3.42.

Modifíquese la práctica recomendada 3.18 de modo que sea 3.43.

Modifíquese la norma 3.19 de modo que sea 3.44.

Modifíquese la norma 3.19.1 de modo que sea 3.45.

Modifíquese la práctica recomendada 3.19.2 de modo que sea 3.46.

Modifíquese la norma 3.19.3 de modo que sea 3.47.

Modifíquese la práctica recomendada 3.19.4 de modo que sea 3.48.

Modifíquese la práctica recomendada 2.12 de modo que sea 4.1.

Modifíquese la práctica recomendada 2.12.1 de modo que sea 4.2.

Modifíquese la práctica recomendada 2.12.3 de modo que sea 4.3.

Modifíquese la práctica recomendada 5.20 de modo que sea 4.4.

Modifíquese la norma 2.12.8 de modo que sea 4.5.

Modifíquese la práctica recomendada 2.12.2 de modo que sea 4.6.

Modifíquese la práctica recomendada 5.22 de modo que sea 4.7.

Modifíquese la norma 2.12.4 de modo que sea 4.8.

Modifíquese la práctica recomendada 2.12.5 de modo que sea 4.9.

Modifíquese la norma 2.12.6 de modo que sea 4.10.

Modifíquese la norma 2.12.7 de modo que sea 4.11.

Modifíquese la norma 5.7 de modo que sea 4.12.

Modifíquese la norma 5.8 de modo que sea 4.13.

Modifíquese la norma 5.9 de modo que sea 4.14.

Modifíquese la norma 5.10 de modo que sea 4.15.

Modifíquese la norma 4.1 de modo que sea 5.1.

Modifíquese la práctica recomendada 4.2 de modo que sea 5.2.

Modifíquese la práctica recomendada 4.3 de modo que sea 5.3.

Modifíquese la práctica recomendada 4.4 de modo que sea 5.4.

Modifíquese la norma 4.4.1 de modo que sea 5.4.1.

Modifíquese la norma 4.5 de modo que sea 5.5.

Modifíquese la práctica recomendada 4.6 de modo que sea 5.6.

Modifíquese la norma 4.7 de modo que sea 5.7.

Modifíquese la práctica recomendada 4.8 de modo que sea 5.8.

Modifíquese la norma 4.9 de modo que sea 5.9.

Modifíquese la norma 4.10 de modo que sea 5.10.

Modifíquese la práctica recomendada 4.11 de modo que sea 5.11.

Modifíquese la práctica recomendada 5.1 de modo que sea 6.1.

Modifíquese la práctica recomendada 5.4 de modo que sea 6.2.

Modifíquese la norma 5.4.1 de modo que sea 6.3.

Modifíquese la norma 5.4.2 de modo que sea 6.4.

Modifíquese la práctica recomendada 5.4.3 de modo que sea 6.5.

Modifíquese la norma 5.5 de modo que sea 6.6.

Modifíquese la práctica recomendada 5.6 de modo que sea 6.7.

Modifíquese la norma 5.11 de modo que sea 6.8.

Modifíquese la norma 5.12 de modo que sea 6.9.

Modifíquese la norma 5.23 de modo que sea 6.10.

Modifíquese la práctica recomendada 5.13 de modo que sea 6.11.

Modifíquese la práctica recomendada 5.14 de modo que sea 6.12.

Por el Secretario General de la Organización Marítima
Internacional

Londres,

ENMIENDAS DE 1993 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL
TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965,
EN SU FORMA ENMENDADA

RESOLUCION FAL. 4 (22)

aprobada el 29 de abril de 1993

**APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA**

EL COMITE DE FACILITACION,

RECORDANDO el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, en adelante llamado "el Convenio", que trata del procedimiento que se ha de seguir para enmendar el Anexo del Convenio,

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

HABIENDO EXAMINADO en su 22° periodo de sesiones las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a),

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

2. RESUELVE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de septiembre de 1994 a menos que antes del 1 de junio de 1994 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes haya notificado por escrito al Secretario General que no acepte las enmiendas;

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

4. PIDE ADEMAS al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 4) del Convenio, notifique a todos los Gobiernos signatarios la aprobación y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO**ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACION**

1 En el capítulo 2, LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE BUQUES:

.1 Elévase a norma la práctica recomendada 2.3.5 y Modifíquese de modo que diga:

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

Nota: Los pormenores de los bultos no declarados en el manifiesto se facilitarán en un formulario distinto e incluirán las partes pertinentes de la información que normalmente contiene la declaración de carga. Podría usarse el formulario de declaración de carga de la OMI con el título enmendado, por ejemplo "Lista de bultos no declarados en el manifiesto"."

.2 Modifíquese la práctica recomendada 2.7.6.1 de modo que diga:

"2.7.6.1 Práctica recomendada. Cuando los documentos de un polizón no estén en regla, las autoridades públicas expedirán, siempre que sea posible y en la medida compatible con la legislación y las prescripciones de seguridad nacionales, una carta de envío a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. La carta, en la que se autorice la devolución del polizón a su país de origen o al punto en que comenzó su viaje, según proceda, por cualquier medio de transporte y se especifique cualquier otra condición impuesta por las autoridades, será entregada al armador que efectúe la devolución del polizón. Esta carta llevará la información que necesiten las autoridades en los puntos de tránsito y/o en el puerto de desembarco.

Nota: Esta recomendación no está concebida para impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente a un polizón a los efectos de una posible acción judicial o

deportación. Además, nada de lo indicado en esta recomendación se interpretará como una contradicción de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, ni en el Protocolo de las Naciones Unidas relativo al Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, que tratan de la prohibición de expulsar o devolver a un refugiado."

2 En el capítulo 4, LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LA CARGA Y OTROS EFECTOS:

.1 Modifíquese la práctica recomendada 4.9 de modo que diga:

"4.9 Práctica recomendada. Las autoridades públicas harán que en los reglamentos mencionados en la norma 4.8 esté prevista la aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas y los contenedores importados temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate."

.2 Modifíquese la norma 4.10 de modo que diga:

"4.10 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los contenedores y las paletas que entren en el territorio de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en la norma 4.8, salgan de los límites del puerto de llegada para el despacho de carga de importación y/o para tomar carga de exportación, con arreglo a procedimientos de control simplificados y con un mínimo de documentación."

Por el Secretario General de la Organización Marítima
Internacional

Londres,

ENMIENDAS DE 1993 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL
TRAFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965,
EN SU FORMA ENMENDADA

RESOLUCIÓN FAL.5(24)
aprobada el 11 de enero de 1996

**APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA**

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

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

RECORDANDO ADEMÁS las funciones que el Convenio confiere al Comité de Facilitación por lo que respecta al examen y la aprobación de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 24° periodo de sesiones, las enmiendas al anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a).

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

2. RESUELVE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de mayo de 1997, a menos que antes del 1 de febrero de 1997 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las enmiendas;

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

4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que notifique a todos los gobiernos signatarios la aprobación y la entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO**ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO
MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA****1 Sección 2- LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE BUQUES:**

.1 La práctica recomendada 2.7.4 queda modificada como se indica a continuación:

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

.2 Se añade una nota a la norma 2.7.6 con el texto siguiente:

"Nota: La notificación de los polizones puede hacerse mediante la oportuna anotación en la parte "Observaciones" de la Declaración general o utilizando una lista de pasajeros o tripulantes, con el título enmendado de manera que diga: "Lista de polizones"."

2 Sección 6- DISPOSICIONES DIVERSAS:

La práctica recomendada 6.12 queda modificada como se indica a continuación:

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

Nota: Se invita a los Gobiernos Contratantes a que, al establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo,

tengan en cuenta las directrices que figuran en la circular FAL.5/Circ.2."

3 Sección 4-INFORMACIÓN PREVIA A LA IMPORTACIÓN

La práctica recomendada 4.7 queda modificada como se indica a continuación:

"4.7 Práctica recomendada. Las autoridades públicas establecerán procedimientos, que podrán incluir el intercambio electrónico de datos, que permitan la presentación por adelantado de información antes de la llegada de la carga con objeto de hacer posible la aplicación de técnicas de selectividad, incluido el análisis de los riesgos, para facilitar el despacho aduanero."

4 Sección 3- PASAJEROS DE BUQUES DEDICADOS A CRUCEROS

La norma 3.32 se enmienda para que diga lo siguiente:

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

5 Sección 3- PERSONAS NO ADMISIBLES

Se añaden nuevas normas de modo que digan:

.1 "3.3.2 Norma. Los Gobiernos Contratantes aceptarán examinar el caso de las personas rechazadas en su punto de desembarque cuando se las haya considerado no admisibles, si dichas personas hubieran embarcado en su territorio. Los Gobiernos Contratantes no devolverán dichas personas al país en que se las haya considerado anteriormente no admisibles.

Nota 1: Con esta disposición no se pretende impedir que las autoridades públicas vuelvan a examinar el caso de una persona rechazada como no admisible para determinar si en su momento se la aceptará en el Estado en cuestión o hacer gestiones para su transferencia, traslado o deportación al Estado del que sea nacional o en el que se la pueda aceptar. Cuando una persona considerada no admisible haya perdido o destruido su documento de viaje, el Gobierno Contratante

aceptará en su lugar un documento que dé fe de las circunstancias de embarque y de llegada, expedido por las autoridades públicas del Gobierno Contratante donde la persona haya sido considerada no admisible.

Nota 2: Nada en esta norma ni en la Nota 1 deberá interpretarse en sentido contrario a lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, o en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, los cuales prohíben la expulsión o la devolución del refugiado."

.2 "3.3.3 Norma. La obligación del propietario del buque de transportar a una persona fuera del territorio de un Estado cesará en el momento en que dicha persona haya sido admitida definitivamente en ese Estado."

.3 "3.3.4 Norma. Los Gobiernos Contratantes y los propietarios de buques cooperarán, siempre que sea posible, para determinar la validez y autenticidad de los pasaportes y visados."

6 Sección 3- DESPACHO DE INMIGRACIÓN ANTERIOR A LA LLEGADA

Se añade una nueva práctica recomendada que diga lo siguiente:

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

Por el Secretario General de la Organización Marítima
Internacional

Londres ,

Rige a partir de su publicación.

Miguel Ángel Rodríguez Echeverría
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

Roberto Rojas López
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

13 de mayo, 2002.-lrr