ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

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

PODER EJECUTIVO

EXPEDIENTE N.º 19.553

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

PROYECTO DE LEY

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

Expediente N.º 19.553

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 este 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 hacía un puerto, atraca, 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 solo 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 subregión.

- 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 subregión 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 Centroamérica 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 subregional 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 diagnóstico 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.

Es importante mencionar, que este instrumento jurídico internacional ya estuvo en la corriente legislativa bajo el expediente N.º 14.651 y contó en su momento con dictamen afirmativo de mayoría por parte de la Comisión Permanente de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior en fecha 28 de julio de 2005; no obstante lo anterior, el mismo fue archivado bajo el N.º 11.794, en fecha 22 de marzo de 2006, por el vencimiento del plazo cuatrienal de conformidad con lo que dispone el artículo 119 del Reglamento de la Asamblea Legislativa.

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 tráfico 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, que está compuesto por los siguientes instrumentos internacionales:

a) Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 en su forma enmendada en 1969 y 1977.

b) Enmiendas al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada aprobadas por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes el 5 de marzo de 1986.

c) Enmiendas de 1987 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.

d) Enmiendas de 1990 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 en su forma enmendada.

e) Enmiendas de 1992 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.

f) Enmiendas de 1993 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.

g) Enmiendas de 1996 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.

h) Enmiendas de 1999 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.

i) Enmiendas de 2002 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado.

j) Enmiendas de 2005 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.

k) Enmiendas de 2009 al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965.

Los textos son los siguientes:

DMP-DG-0184-2015

LUIS FERNANDO CORONADO SALAZAR

DIRECTOR GENERAL DE LA DIVISIÓN MARÍTIMO PORTUARIA

CERTIFICA:

Que las siguientes ciento catorce Copias fotostáticas, corresponden al ***"CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL 1965, Y SUS ENMIENDAS",*** identificados con el sello de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en la parte de la traducción en español, son fieles y exactos de los textos certificados que remite la Organización Marítima Internacional a los Estados Parte, para el trámite constitucional correspondiente. Extiendo la presente a las once horas del veinte de marzo del año dos mil quince, en la División Marítimo Portuaria, para efectos del trámite legislativo. Exento de timbres por el Principio de Inmunidad Fiscal del Estado. Es TODO.

Lic. Luis Fernando Coronado Salazar
Director General

Teléfono Directo (506)-2233-5022
Tele-fax 2233-6510
Central 2523 – 2000 Ext. 2579/2580

Apartado Portal 176-1000
Plaza González Víquez
San José, Costa Rica

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

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARÍTMO 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 I

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 trámite 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 medias temporales que juzgue necesarias para preservar la moralidad, la seguridad y el órden 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 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 recibída de acuerdo con los Artículos XII y XIII y su fecha;

e) la convocatoria de cualquier conferencia según lo 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 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:

Aparejos 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 prácticas 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) cargas 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, incluídos productos de consumo, las mercancías para vender a los pasajeros y a los miembros de la tripulación, el combustible y los lubrificantes, pero excluyendo los aparejos y pertrechos y las piezas de repuesto del buque.

B. DISPOSICIONES GENERALES

Teniendo en cuenta el párrafo 2 del Artículo V del Convenio, las disposiciones del presente Anexo no impiden que las autoridades públicas tomen todas las medias 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 ellos 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 o 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 referentes 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 autorizadopor 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 imponibles 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 referente 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 respeto 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 puesto 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 períodos 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.

2.12.4 *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 y 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 visados u otros análogos.

H. MEDIDAS ESPECIALES DE FACILITACION APLICABLES A LOS BUQUES QUE HAGAN ESCALAS DE EMERGENCIA A FIN DE DESEMBARCAR MIEMBROS DE LA TRIPULACION, 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 del 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 media de lo posible, por vía de acuerdo bilateral o multilateral, la aceptación de documentos oficiales de identidad en vez y lugar de los pasajeros.

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 rellenada por el pasajero sin exigir que sea rellenada o controlada por el armador. Se debiera rellenar 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 de embarco o desembarco, incluídas 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 período 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 techado 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 medias:

   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 medias 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, inclu{ido 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 tomen 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 media posible, a todos los modos de transporte.

C. FACILITACION PARA LOS BUQUES QUE REALICEN CRUCEROS Y PARA LOS PASAJEROS EN 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 solo 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 período 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 puerto 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 cruceros 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 sóla 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 el 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 CIENTIFICOS

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 EFECTUEN 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 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 *Practica 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 y cargue mercancías o aprovisionamientos o tome combustibles o carburantes y agua potable.

4.11 P*ráctica 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 GARANTIA

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.

B. 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, si lo ha sido, que ha sido descargada en 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.

TEXTO MODIFICADO
DEL ARTICULO VII DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 1965

ARTICULO VII

1) El Anexo al presente Convenio puede ser modificado por los Gobiernos Contratantes bien a iniciativa de uno de ellos o por una Conferencia convocada a dicho 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) Toda enmienda propuesta de conformidad con este párrafo será examinada por el Comité de Facilitación de la Organización, a condición de que haya sido circulada por lo menos tres meses antes de la reunión del mencionado Comité. Si fuere adoptada por los dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité, la enmienda será comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes.

b) Toda enmienda al Anexo en virtud de este párrafo entrará en vigor 15 meses después de haber sido comunicada la propuesta por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes a menos que dentro de los 12 meses después de tal comunicación un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan la propuesta.

c) El Secretario General informará a todos los Gobiernos Contratantes de toda notificación recibida en virtud del apartado b) y de la fecha de entrada en vigor.

d) Los Gobiernos Contratantes que no acepten una enmienda no quedarán obligados por dicha enmienda sino que se atendrán al procedimiento previsto en el Artículo VIII del presente Convenio.

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 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.

(firma y fecha ilegibles)

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

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO 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 automática 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 fechada 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 2B - Contenido y objeto de los documentos continuación)

Se enmienda la norma 3.3.3 de modo que diga lo siguiente:

"2.3.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de carga fechada 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 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 del 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 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". Se añade 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 presente 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 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 de 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 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 descarga 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 manuscrita, en facsímil, firmada por perforaciones, estampada, en símbolo producida por cualquier otro medio mecánico o electrónico, 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.

w/9625s

Copia certificada de las traducciones oficiales a los idiomas árabe, chino, español y ruso.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

Londres 10.4.1987 (firma ilegible)

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

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

APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMEDADA

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 de 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 se 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 ésta 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."

Copia certificada de las traducciones oficiales en los idiomas chino, español, y ruso

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

Londres, fecha y firma ilegibles

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

EL COMITÉ 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 MARITIMO 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 implantase 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 entregarse al propietario del buque o al armador responsable del transporte del polizón. Esta carta contendrá las 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 del buque, 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 a 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 asegurase 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 lugres 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 púbicas 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 mejor medida posible ofrecer servicios de transporte público accesibles 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 desembargo de los pasajeros de edad avanzada y los impedidos en condiciones de seguridad".

Se enmienda la norma 3.16.7 de forma que diga:

"3.16.7 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 3 la nueva sección G siguiente:

"G COMISIONES NACIONALES DE FACILITACION

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 Gobiernos 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.”

Copia Certificada de las traducciones oficiales en los idiomas chino, español y ruso.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

Londres, (fecha y firma ilegibles)

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

Resolución FAL. 3(21)

aprobada el 1 de mayo de 1992

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

EL COMITÉ 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 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 ADEMAS al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos signatarioss la aprobación y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO 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 contendores 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 modifíquese 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 noma 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 si 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. Suprímase 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”.

Modifíquese 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, suprímanse 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, la sección A incluirá:

Norma 2.1 y 5.21.

En el capítulo 2, la sección B 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:

Norma 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 H 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, 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
Práctica 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, la 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, la 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 noma 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 noma 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 practica 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 2.20 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.
Modifiques 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.

Copia certificada de las traducciones oficiales en los idiomas chino, español y ruso.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

Londres, 10.VI.1992. (firma ilegible)

ENMIENDAS DE 1993 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO 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 MARITIMO 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 al 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 acepta 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 Elévese 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."

Copia certificada de las traducciones oficiales en los idiomas chino, español y ruso.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

Londres, 13-IX-1993 (firma ilegible)

ENMIENDAS DE 1996 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO 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 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 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 y 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:

"6.2 **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 FAL5/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 hay perdido o destruido su documento de viajes, 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 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."

Copia certificada de las traducciones oficiales en los idiomas chino, español y ruso.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

Londres, 24-VII-1997 (firma ilegible)

ENMIENDAS DE 1999 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA

(Resolución FAL 6(27))

RESOLUCIÓN FAL.6(27)

(Aprobada el 9 de septiembre de 1999)

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

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, EN SU FORMA ENMENDADA

Capítulo 1 - Definición y disposiciones generales

C. Técnicas de proceso electrónico de datos

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

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

2. Se modifica la Norma 1.5 existente como sigue:

"1.5 **Norma**. Las autoridades públicas aceptarán que todo documento exigido, en forma impresa, para el cumplimiento de las formalidades, se elabore utilizando técnicas informáticas en papel ordinario siempre que sea legible y se ajuste al formato indicado en el Convenio FAL y que contenga los datos exigidos."

3. Se modifica la Norma 1.6 existente como sigue:

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

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

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

5. Se modifica la Norma 1.8 existente como sigue:

"1.8 **Norma**. Las autoridades públicas que introduzcan técnicas de intercambio de datos electrónicos (EDI) para facilitar el cumplimiento de las formalidades

alentarán a los operadores marítimos y a otras partes interesadas a utilizarlas, pero sin reducir el nivel de servicios ofrecidos a los operadores que no las utilicen."

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

"D. Tráfico ilícito de estupefacientes

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

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

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

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

B Contenido y finalidad de los documentos

1. En la práctica recomendada 2.3.1 se introducen las palabras "identificación del contenedor, en caso necesario", antes de las palabras "marcas y números" en el quinto topo, debajo de a), y en el cuarto topo, debajo de b).

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

"**Nota**: A efectos de la adecuada descripción del número y tipo de bultos en la declaración de la carga, los armadores de buques y las demás partes interesadas deberán garantizar que se utilice la unidad de embalaje exterior de las mercancías. Si las mercancías van en palés, deberá indicarse el número y el tipo de bultos contendidos en el palé o palés. Si los bultos contendidos en el palé no están embalados, deberá utilizarse la cantidad y descripción de las mercancías contenidas en el palé."

* Desde 1994 denominado Organización Mundial de Aduanas

3. Se modifica la Práctica recomendada 2.5.2 como sigue:

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

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

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

Capítulo 3 - Llegada y salida de personas

A. Llegada y salida de personas

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

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

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

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

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

- al país de embarque, o
- a cualquier otro lugar en que la persona sea admisible."

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

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

1. Se sustituye la Norma 3.15.1 como sigue:

"3.15.1. **Norma**. Las autoridades públicas alentarán a los armadores de buques a que tomen precauciones en el punto de embarque con vistas a garantizar que los pasajeros estén en posesión de los documentos de control exigidos por los Estados receptores o de tránsito."

2. Se inserta una nueva Norma 3.15.2 como sigue:

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

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

Capítulo 4 - Llegada, permanencia y salida de cargas y otros artículos

A. Disposiciones generales

1. Se modifica la Práctica recomendada 4.3 como sigue:

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

2. Se inserta una nueva Norma 4.4. como sigue:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Por el Secretario General de la
Organización Marítima Internacional

(firma ilegible)

Londres,16 de octubre 2008

ENMIENDAS DE 2002 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL 1965, ENMENDADO

RESOLUCIÓN FAL.7(29)
aprobada el 10 de enero de 2002

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

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 debe seguirse 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 adopción de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 29° periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo VII 2) a), del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en dicho artículo VII 2) a), las enmiendas al Convenio, cuyo texto figura 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 2003, a menos que antes del 1 de febrero de 2003 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 adopción y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN, ENMENDADO

Capítulo 1 - Definiciones y disposiciones generales

A. Definiciones

1 Añádanse las siguientes definiciones:

"Polizón frustrado. Persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto".

"Puerto. Todo puerto, terminal, terminal mar adentro, astillero de buques o de reparaciones o rada normalmente utilizados para la carga, descarga, reparación y fondeo de buques, a todo otro lugar en el que un buque puede hacer escala."

"Polizón. Persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes".

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

2. En la **Norma 2.1**, añádase la nota siguiente:

"Nota:

Se han elaborado los siguientes impresos FAL, que figuran en el apéndice 1:

- Declaración general –Impreso FAL 1
- Declaración de carga –Impreso FAL 2
- Declaración de provisiones del buque –Impreso FAL 3
- Declaración de efectos de la tripulación –Impreso FAL 4
- Lista de la tripulación – Impreso FAL 5
- Lista de pasajeros –Impreso FAL 6
- Manifiesto de mercancías peligrosas –Impreso FAL 7."

3 Añádanse dos nuevos párrafos, nuevamente numerados, después del párrafo 2.75 existente:

"2.8 El Manifiesto de mercancías peligrosas será el documento básico en el que figuren los datos requeridos por las autoridades públicas referentes a las mercancías peligrosas.

2.8.1 En el Manifiesto de mercancías peligrosas las autoridades públicas no exigirán más información que la siguiente:

- Nombre del buque
- Número IMO
- Nacionalidad del buque
- Nombre del capitán
- Referencia del viaje
- Puerto de carga
- Puerto de descarga
- Agente marítimo
- Reserva/número de referencia
- Marcas y números
  - número de identificación del contenedor
  - número de matrícula del vehículo
- Número y tipo de bultos
- Nombre de expedición correcto
- Clase
- N° ONU
- Grupo de embalaje/envase
- Riesgos secundarios
- Punto de inflamación (en grados centígrados)
- Contaminante del mar
- Masa (kg)- bruta/neta
- FEm
- Posición de estiba a bordo"

4 Numérense de nuevo los párrafos existentes 2.8 a 2.26 como 2.9 a 2.27 y modifíquese en consecuencia la nota correspondiente al párrafo 2.13.

5 Suprímanse los párrafos 2.7.6 y 2.7.6.1 y las notas correspondientes.

6 En el párrafo nuevamente numerado como 2.11 **Norma**, insértese:

"• un ejemplar del Manifiesto de mercancías peligrosas"

7 En el párrafo nuevamente numerado como 2.12 **Norma**, insértese:

"• un ejemplar del Manifiesto de mercancías peligrosas"

8 En la nota a pie de página correspondiente al párrafo 3.3.1 sustitúyase “apéndice 4” por “apéndice 2”.

9 Añádase el nuevo capítulo 4 siguiente: “**Capítulo 4 – Polizones**

A. Principios generales

4.1 ***Norma***: Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán de conformidad con los principios de protección internacional establecidos en los instrumentos internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, y la legislación nacional pertinente.*

4.2 ***Norma***. Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y sus representantes y los capitanes cooperarán en la mayor medida posible para prevenir y resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se adoptarán todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer indefinidamente a bordo de un buque.

B. Medidas preventivas

4.3 Medidas preventivas buque-puerto

4.3.1 Autoridades portuarias /de terminales

4.3.1.1. ***Norma***. Los Gobiernos Contratantes garantizarán que todos sus puertos estén dotados de la infraestructura y los procedimientos operacionales y de seguridad necesarios para evitar que tengan acceso a las instalaciones portuarias y a los buques las personas que intenten embarcarse clandestinamente a bordo de los mismos, teniendo en cuenta, al elaborar estos procedimientos, el tamaño del puerto y el tipo de carga transportada desde éste. Esta labor se efectuará en estrecha colaboración con las autoridades públicas competentes, los propietarios de buques y las entidades pertinentes en tierra, para prevenir los casos de polizonaje en los puertos en cuestión.

4.3.1.2 ***Práctica recomendada***. Las disposiciones operacionales y/o los planes de seguridad deberán referirse, entre otras, y según el caso, a las siguientes cuestiones:

a) el patrullaje periódico de las zonas portuarias;

* Además, las autoridades públicas quizás deseen examinar las conclusiones no vinculantes del Comité Ejecutivo del ACNUR sobre la cuestión de los polizones que solicitan asilo (1988, N°53 (XXXIX)).

b) la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga fácilmente expuesta al acceso de los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en esas instalaciones;

c) la inspección de los almacenes y las zonas de almacenamiento de la carga;

d) la inspección de la carga cuando haya indicios claros de la presencia de polizones;

e) la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades costeras pertinentes en el establecimiento de disposiciones operacionales;

f) la cooperación entre las autoridades portuarias y otras autoridades competentes (por ejemplo, autoridades policiales, aduaneras o de inmigración) para evitar el tráfico de personas;

g) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra que operen en puertos nacionales para garantizar que sólo el personal autorizado por estas entidades interviene en las operaciones de estiba/desestiba y de carga/descarga de los buques y en otras operaciones relacionadas con la permanencia de los buques en los puertos;

h) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra para garantizar que se puede probar fácilmente la identidad del personal que tiene acceso al buque y que se dispone de una lista de los nombres de las personas con más probabilidad de tener que subir a bordo en el transcurso del cumplimiento de sus obligaciones; y

i) la colaboración de los estibadores y otras personas que trabajen en la zona portuaria para que notifiquen a las autoridades portuarias la presencia de toda persona que aparentemente no esté autorizada a hallarse en la zona portuaria.

4.3.2 Propietario/capitán del buque

4.3.2.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes se asegurarán de que los propietarios de buques y sus representantes en el puerto, los capitanes y otras personas responsables, prevean medidas de seguridad para impedir, en la medida de lo posible, que suban a bordo polizones o, en su defecto, que les permitan descubrirlos antes de que el buque salga del puerto.

4.3.2.2 Práctica recomendada. Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde exista riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las disposiciones de seguridad comprenderán como mínimo las siguientes medidas preventivas.

- todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no se utilicen durante la permanencia del buque en el puerto deberán cerrarse;

- el número de puntos de acceso al buque deberá reducirse al mínimo y dichos puntos deberán estar suficientemente protegidos;

- las partes del buque que dan al mar deberán estar debidamente protegidas;

- se deberá mantener una guardia apropiada en cubierta;

- siempre que sea posible, los miembros de la tripulación, u otras personas, si así se conviene con el capitán, vigilaran los embarcos y desembarcos;

- se deberán mantener medios de comunicación adecuados; y

- durante la noche se deberá mantener una iluminación adecuada tanto dentro como fuera del casco.

4.3.2.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, excepto los buques de pasaje, se sometan a una inspección minuciosa, antes de salir de un puerto donde exista riesgo de embarco de polizones, de conformidad con un plan o programa específico que conceda prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse. No se utilizarán métodos de búsqueda que puedan causar daño a los polizones ocultos.

4.2.3.4 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que no se realice la fumigación o precinto de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón hasta que se haya efectuado una inspección lo más minuciosa posible de las zonas que se deban fumigar o precintar, a fin de garantizar que no hay polizones en dichas zonas.

4.3.3 Sanciones nacionales

4.3.3.1 Norma. Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes procesarán conforme a su legislación nacional, a los polizones, polizones frustrados y personas que ayuden a los polizones a introducirse en los buques.

C. Tratamiento del polizón mientras se halle a bordo

4.4 Principios generales - Tratamiento humanitario

4.4.1 Norma. Los casos de polizonaje se tratarán de acuerdo con principios humanitarios, incluidos los indicados en la norma 4.1, prestando siempre la debida atención a la seguridad operacional del buque y a la seguridad y bienestar del polizón.

4.4.2 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón adopten las medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón mientras se halla a bordo, incluido el suministro de las provisiones adecuadas, alojamiento, atención médica apropiada y el uso de instalaciones sanitarias.

4.5 Trabajo abordo

4.5.1 Norma. No se exigirá a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo.

4.6 Investigación y notificación por parte le capitán del buque

4.6.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques realicen todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía y el puerto de embarco del polizón, y notifiquen la existencia de éste y todos los pormenores a las autoridades públicas del primer puerto de escala previsto. Esta información también se facilitará al propietario del buque, a las autoridades públicas del puerto de embarco, del estado de abanderamiento y de todos los puertos de escala siguientes, si procede.

4.6.2 Práctica recomendada. Para recopilar la información que se deba notificar, el capitán del buque utilizará el impreso que figura en el apéndice 3.

4.6.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes darán instrucciones a los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón para que, cuando un polizón se declare refugiado/refugiada, atribuyan a esta información carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón.

4.7 Notificación de la Organización Marítima Internacional

4.7.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas informarán de todos los casos de polizonaje al Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

D. Desvío de la travesía prevista

4.8 Norma. Las autoridades públicas instarán a todos los propietarios de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a que den instrucciones a sus capitanes para que no se aparten de la travesía prevista a fin de intentar el desembarco de los polizones descubiertos a bordo del buque después de que éste haya salido de las aguas territoriales del país donde los polizones embarcaron, excepto cuando:

- las autoridades públicas del Estado hacia cuyo puerto se dirige el buque tras desviar su travesía hayan concedido permiso para desembarcar a los polizones;

- la repatriación se haya organizado en otro lugar, contando con la suficiente documentación y con un permiso de desembarco; o

- lo justifiquen razones de seguridad, salud o carácter humanitario.

E. Desembarco y retorno de un polizón

4.9 Estado del primer puerto de escala de acuerdo con el plan de viaje

4.9.1 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, decidirán, de conformidad con la legislación nacional, si pueden admitir al polizón en dicho Estado.

4.9.2 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco cuando éste disponga de documentos de viaje válidos para su regreso y tengan la seguridad de que se han adoptado o se adoptarán las medidas oportunas para la repatriación y se han cumplido todos los requisitos relativos al tránsito.

4.9.3 Norma. Cuando proceda, y de conformidad con la legislación nacional, las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco siempre que tengan la certeza de que ellas o el propietario del buque podrán obtener documentos de viaje válidos, tomar las medidas oportunas para la repatriación del polizón y cumplir todos los requisitos relativos al tránsito. Además las autoridades públicas, deberán considerar favorablemente la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón en casos en que sea difícil que prosiga viaje en el buque en que llegó o en que existan otros factores que impidan que prosiga viaje en dicho buque. Entre tales factores pueden incluirse, aunque su enumeración no sea exhaustiva, los siguientes:

- que el caso no se haya resuelto en el momento en que el buque salga del puerto;

o

- que la presencia del polizón a bordo pueda poner en peligro la seguridad operacional del buque, la salud de la tripulación o del polizón mismo.

4.10 Puertos de escala siguientes

4.10.1 Norma. Cuando no se haya podido efectuar el desembarco del polizón en el primer puerto de escala previsto después de haber sido descubierto, las autoridades públicas de los puertos de escala siguientes examinarán la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón de conformidad con lo dispuesto en las normas 4.9.1, 4.9.2 y 4.9.3.

4.11 Estado de la nacionalidad o derecho de residencia

4.11.1 ***Norma***. Con arreglo a la legislación internacional, las autoridades públicas, aceptarán la devolución de los polizones que posean la nacionalidad o ciudadanía plenas, o la devolución de los polizones que, de conformidad con la legislación nacional, tengan derecho de residencia en ese Estado.

4.11.2 ***Norma***. Siempre que sea posible, las autoridades públicas ayudarán a establecer la identidad y nacionalidad o ciudadanía de los polizones que declaren que tienen nacionalidad de ese Estado o derecho de residencia en el mismo.

4.12 Estado de embarco

4.12.1 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas aceptarán, para examinar su caso, a los polizones que sean devueltos de su punto de desembarco cuando se haya establecido que el Estado de desembarco no puede admitirlos. Las autoridades públicas del Estado de embarco no devolverán los polizones al país donde se haya establecido anteriormente que no podían ser admitidos.

4.12.2 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones frustrados embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas autorizarán su desembarco y el de los polizones descubiertos a bordo mientras el buque se halle en sus aguas territoriales, o, si procede, con arreglo a la legislación nacional, en la zona correspondiente a la jurisdicción de los servicios de inmigración de dicho Estado. No se impondrá ninguna sanción al propietario del buque ni se le exigirá el pago de ningún gasto ocasionado por la detención o la devolución de los polizones.

***4.12.3 Norma*.** Cuando no se haya desembarcado a un polizón frustrado en el puerto de embarco, se le dará trato de polizón de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

4.13 El Estado de abanderamiento

4.13.1 Normas. Las autoridades públicas del Estado de abanderamiento del buque prestarán asistencia y colaborarán con el capitán/propietario del buque o la autoridad pública pertinente de los puertos de escala para:

- identificar al polizón y determinar su nacionalidad,

- realizar las gestiones necesarias ante las autoridades públicas pertinentes y facilitar la devolución del polizón en la primera oportunidad que se presente; y

- adoptar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón.

4.14 Devolución de polizones

4.14.1 Práctica recomendada. Cuando los documentos de un polizón no estén regla, de ser posible y compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, las autoridades públicas expedirán, una carta explicativa a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. Dicha carta, autorizando, la devolución del polizón, por cualquier medio de transporte, a su país de origen o al punto en que comenzó su viaje, según el caso, y especificando cualquier otra condición impuesta por las autoridades, se entregará a la empresa de transporte que lleve de regreso al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco.

4.14.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas del Estado donde el polizón haya desembarcado se pondrán en contacto con las autoridades públicas competentes de los puntos de tránsito durante el viaje de regreso del polizón, a fin de informar acerca de situación jurídica. Además, durante el viaje de regreso del polizón, las autoridades públicas de los países de tránsito permitirán, a reserva de los requisitos normales de visado y de seguridad nacional, el tránsito por sus puertos y aeropuertos a los polizones que viajen con arreglo a las instrucciones o directrices para la salida forzada del país, aplicadas por las autoridades públicas del país del puerto de desembarco.

4.14.3 Práctica recomendada. Cuando un Estado rector de puerto haya rehusado el desembarco de un polizón, deberá notificar sin demora al Estado de abanderamiento del buque que lo transportaba las razones para negarse a aceptar su desembarco.

4.15 Gastos de devolución y mantenimiento de los polizones

4.15.1 Práctica recomendada. Por lo general, las autoridades públicas del Estado en que se haya efectuado el desembarco de un polizón deberán informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón, o a su representante, de los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberán mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos.

4.15.2 Práctica recomendada. El periodo durante el que los propietarios de buques son considerados responsables de sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones en que hayan incurrido las autoridades públicas del Estado donde se haya efectuado el desembarco del polizón debería ser el mínimo posible.

4.15.3 Norma. De acuerdo con su legislación nacional, las autoridades públicas considerarán la posibilidad, de atenuar las sanciones impuestas a los buques en los casos en que su capitán haya declarado debidamente la existencia de un polizón ante las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se adoptaron todas las medidas preventivas razonables para evitar el acceso del polizón al buque.

4.15.4 Práctica recomendada. De acuerdo con su legislación nacional, las autoridades públicas deberán considerar la posibilidad, de atenuar otras cargas normalmente impuestas en los casos en que los propietarios de los buques colaboren con las autoridades encargadas de la supervisión de modo satisfactorio a juicio de éstas, en la adopción de medidas destinadas a evitar el polizonaje."

10 Los capítulos 4,5 y 6 y sus correspondientes párrafos deberán numerarse como capítulos 5, 6 y 7.

11 En los párrafos nuevamente numerados como 5.16, 5.17 y 5.18, sustitúyase "Norma 4.8" por "Norma 5.15".

12 En el párrafo nuevamente numerado como 7.5, sustitúyase "Norma 6.2" por "Norma 7.2".

13 En el párrafo nuevamente numerado como 7.9, sustitúyase "Norma 6.2" por "Norma 7.8".

14 Los apéndices deberán numerarse de nuevo, de la forma siguiente:

.1 el apéndice 1 se mantiene como apéndice 1;
.2 el apéndice 2 pasa a ser apéndice 6;
.3 el apéndice 3 pasa a ser apéndice 4;
.4 el apéndice 4 pasa a ser apéndice 2;

.5 el apéndice 5 se mantiene como apéndice 5; y
.6 el apéndice 6 pasa a ser apéndice 7.

15. Añádase el siguiente nuevo apéndice 3 - Impreso mencionado en la práctica recomendada 4.6.2:

APÉNDICE 3

IMPRESO DE NOTIFICACIÓN DE LOS PORMENORES RELATIVOS AL BUQUE Y AL POLIZÓN, QUE SE MENCIONA EN LA PRÁCTICA RECOMENDADA 4.6.2

INFORMACIÓN RELATIVA A BUQUE *Nombre del buque:* *N°. IMO:* *Pabellón:* *Campañía:* *Dirección de la compañía:* *Agente en el próximo puerto:* *Dirección del agente:* *Distintivo de radiollamada internacional* *N° INMARSAT:* *Puerto de matrícula:* *Nombre del capitán:*	*Tipo de documento de identidad, por ejemplo, N° de pasaporte, N° del documento de identidad, o N° de la libreta de embarque:* *En caso de disponer de alguno de esos documentos,* *Fecha de expedición:* *Lugar de expedición:* *Fecha de expiración:* *Expedido por:* *Fotografía del polizón:*
INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN *Fecha /hora en que se lo descubrió a bordo:* *Lugar de embarco:* *País de embarco:* *Fecha/hora de embarco:* *Destino final al que pretende llegar:* *Motivos por los que declara haber embarcado en el buque*∗: *Apellidos (s):* *Nombre(s):* *Nombre por el que se le conoce:* *Sexo:* *Fecha de nacimiento:* *Lugar de nacimiento:* *Nacionalidad declarada:* *Domicilio particular:* *País:*	*Descripción física general del polizón:* *Primer idioma:* *Habla:* *Lee:* *Escribe:* *Otros idiomas:* *Habla:* *Lee:* *Escribe:*

∗ Si el polizón se declara refugiado o solicitante de asilo, esa información se considerará confidencial en la medida necesaria para la seguridad del polizón.

Otros pormenores

1) Método de embarco, incluidas otras personas implicadas (por ejemplo, tripulación, trabajadores del puerto, etc.), y si se introdujo con la carga/contendores o se ocultó en el buque:

2) Inventario de los bienes del polizón:

3) Declaración del polizón:

4) Declaración del capitán (incluidas todas las observaciones sobre la credibilidad de la información facilitada por el polizón).

Fecha(s) de la(s) entrevista(s):

Firma del polizón: *Firma del capitán:*

Fecha: *Fecha:*

17 Al final del impreso 6 que figura en el apéndice 1, suprímase el texto que comienza por “modelo de impreso…” en su totalidad.

Copia certificada de las traducciones oficiales en los idiomas español y ruso

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

Londres, fecha y firma ilegible

ENMIENDAS DE 2005 AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA

RESOLUCIÓN FAL.8(32)
adoptada el 7 de julio de 2005

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

RECORDANDO el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, en adelante llamado "el Convenio", que trata del procedimiento que debe seguirse 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 adopción de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 32° periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en dicho artículo VII 2) a), las enmiendas al Convenio cuyo texto figura 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 entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2006, a menos que antes del 1 de agosto de 2006 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no las aceptan;

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 adopción y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

Sección 1 - Definiciones y disposiciones generales

A. Definiciones

1 A continuación de la definición de “Carga” se añade la siguiente nueva definición de “Despacho aduanero”, y a continuación de “Hora de llegada”, la siguiente nueva definición de “Levante aduanero”:

> “*Despacho aduanero*: cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para destinar las mercancías al consumo, la exportación o el paso a otro régimen aduanero.”
>
> “*Levante aduanero*: acto por el cual las autoridades aduaneras permiten a los interesados disponer de las mercancías objeto de despacho.”

2 Se suprime la definición actual de “Portador de datos”.

3 En la definición de “Documento”, se sustituye el texto actual por el siguiente:

> “*Documento*: información en la que los datos se presentan en formato electrónico o en otro tipo de formato.”

4 A continuación de la definición de “Equipo del buque” se añade la siguiente nueva definición de “Hora estimada de llegada”.

> “*Hora estimada de llegada (ETA*): hora a la que un buque tiene previsto llegar a la estación de práctico del puerto, u hora a la que tiene previsto entrar en una zona portuaria específica en la que se aplique el reglamento del puerto.”

5 Se suprime la definición actual de “Correo”.

6 A continuación de la nueva definición de “Levante aduanero” se añade la siguiente definición de “Manifiesto”.

> “*Manifiesto*: documento en el que se recapitulan los distintos datos procedentes de los conocimientos de embarque y otros documentos de transporte expedidos para llevar las mercancías a bordo del buque.”

7 En la definición de “Equipajes acompañados de los pasajeros” se añade la expresión “de mercancías” a continuación de “contrato de transporte”.

8 A continuación de la definición de “Medidas de seguridad” se añade la siguiente nueva definición de “Objetos postales”.

> “*Objetos postales*: correspondencia y otros objetos confiados a un buque por las administraciones postales para que los remitan a otras administraciones postales en los puertos de escala del buque”.

9 La definición de “Medidas de seguridad” se sustituye por la siguiente:

> “*Medidas de protección*: medidas elaboradas y aplicadas con arreglo a acuerdos internacionales para mejorar tanto la protección a bordo de los buques y en las zonas e instalaciones portuarias como la de las mercancías objeto de comercio internacional, a fin de detectar y prevenir cualquier acto ilícito*.”

10 A continuación de la definición de “Documento” se añade la siguiente nueva definición de “Documento del buque”:

> “*Documentos del buque*: certificados y otros documentos que debe presentar el capitán para demostrar que el buque cumple los reglamentos nacionales e internacionales.”

11 Antes de la definición de “Autoridades públicas” se añade la siguiente nueva definición de “Admisión temporal”:

> “*Admisión temporal*: régimen aduanero que permite recibir ciertas mercancías en un territorio aduanero con suspensión total o parcial de los derechos y los impuestos a la importación y en el que no se aplica ninguna prohibición ni restricción de carácter económico a las importaciones; dichas mercancías deben importarse con un fin concreto y destinarse a la reexportación en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, salvo la depreciación normal debida al uso que se haya hecho de ellas.”

12 En la definición de “Documento de transporte”, a continuación del título, el término “documento” se sustituye por “información”.

* Véanse el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988. (Convenio SUA), el Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), y el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar. 1974 (Convenio SOLAS)

B. Disposiciones generales

13 En la Norma 1.1, se suprime la siguiente frase:

> "Cuando en el presente anexo figure una lista de datos concretos, las autoridades públicas no exigirán más que aquellos que les parezcan indispensables."

14 En la Práctica recomendada 1.1.1, la expresión "técnicas de tratamiento y transmisión automática de datos" se sustituye por "sistemas de intercambio electrónico de información".

15. La práctica recomendada 1.3 se modifica como sigue:

> "1.3 **Práctica recomendada**. Las medidas y procedimientos impuestos por los Gobiernos Contratantes con fines de protección o para evitar el tráfico de estupefacientes deberán ser eficaces y, siempre que sea posible, deberá utilizarse la informática. Tales medidas y procedimientos (como la gestión del riesgo y la comprobación de la información), deben aplicarse de modo que se interfiera lo menos posible con los buques, las personas y bienes a bordo y se eviten demoras innecesarias."

C. Técnicas de tratamiento electrónico de datos

16 El título "C. Técnicas de tratamiento electrónico de datos" se sustituye por "C. Sistemas de intercambio electrónico de información".

17 En la Norma 1.4, se suprime la expresión "las técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)" y se sustituye por "los sistemas de intercambio electrónico de información sobre la llegada, permanencia y salida del buque, las personas y la carga que las autoridades públicas prescriben".

18 En la norma 1.6, la expresión "técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)" se sustituye por "sistemas de intercambio electrónico de información".

19 En la Práctica recomendada 1.7, la expresión "técnicas de intercambio electrónico de datos" se sustituye por "sistemas de intercambio electrónico de información".

20 En la Práctica recomendada 1.7, e) y f), "dichas técnicas" se sustituye por "dichos sistemas".

21 A continuación de la Práctica recomendada 1.7 y de la Norma 1.8 se añaden las nuevas Prácticas recomendadas 1.7.1 y 1.8.1, respectivamente:

> "1.7.1. **Práctica recomendada**. Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas y otras partes interesadas a que

colaboren o participen directamente en la elaboración de sistemas electrónicos en los que se utilicen normas internacionales, con objeto de mejorar el intercambio de información sobre la llegada, permanencia y salida de los buques, las personas y la carga, y garantizar la compatibilidad entre los sistemas de las autoridades públicas y los de las demás partes interesadas.

1.8.1 **Práctica recomendada**. Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas a que adopten acuerdos que permitan que los operadores comerciales y transportistas, incluidos los buques, presenten en un solo punto de entrada todos los datos exigidos sobre la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques, las personas y la carga, con objeto de evitar la duplicación."

22 En la norma 1.8, la expresión "técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)" se sustituye por "sistemas de intercambio electrónico de información", y la frase "que no las utilizan" se sustituye por "que no lo utilizan".

D. Tráfico ilícito de drogas

23 Se suprime la Práctica recomendada 1.11.

24 Se añade la siguiente nueva sección "E -Técnicas de inspección" a continuación de la sección "D – Tráfico ilícito de drogas":

"***E. Técnicas de inspección***

1.11 **Norma**. Las autoridades públicas utilizarán la gestión de riesgos para mejorar sus procedimientos de inspección fronterizos en lo que respecta a:

- el levante y el despacho aduanero de la carga;
- las prescripciones en materia de protección;
- su capacidad de detección de actividades de contrabando, facilitando así la circulación legítima de personas y mercancías."

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

A. Generalidades

25 En la Norma 2.1, a continuación de "Lista de pasajeros" se añade el nuevo documento "Manifiesto de mercancías peligrosas".

26 A continuación de la Norma 2.1.1 se añaden las siguientes nuevas Prácticas recomendadas 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 y 2.1.5:

> "2.1.2 **Práctica recomendada**. Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos para utilizar la información previa a la llegada y a la salida, con el fin de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas para agilizar los pertinentes trámites aduaneros del despacho/levante de la carga y de las personas.
>
> 2.1.3 **Práctica recomendada**. La legislación nacional debe precisar las condiciones de presentación de la información previa a la llegada y a la salida. Si bien normalmente los datos previos a la llegada no deben transmitirse con demasiada antelación a la partida del buque del país de salida, además de las reglas básicas, la legislación nacional puede especificar las excepciones en caso de que el tiempo del viaje sea más corto de lo estipulado en dichas reglas.
>
> 2.1.4 **Práctica recomendada**. Las autoridades públicas no deben exigir la presentación por separado de la declaración general, la declaración de carga, la lista de la tripulación y la lista de pasajeros cuando los datos contenidos en esos documentos se hayan incluido en la información previa a la llegada.
>
> 2.1.5 **Práctica recomendada**. Las autoridades públicas deben encargarse de:
>
> a) elaborar sistemas de transmisión electrónica de datos para la presentación de la información previa a la llegada o la salida del buque;
>
> b) examinar la reutilización o la utilización posterior de la información previa a la llegada o la salida del buque en procedimientos ulteriores, como parte de la información prescrita para el levante o despacho aduanero de los pasajeros y de la carga."

B. Contenido y objeto de los documentos

27 En la Norma 2.2, la expresión "en el que figure la información exigida" se sustituye por "en el que figuren los datos exigidos".

28 La enmienda de la Práctica recomendada 2.2.1 no afecta al texto español.

29 En la Práctica recomendada 2.2.2, la primera enmienda no afecta al texto español. En la lista se añade "• necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recogida de desechos y residuos" a continuación de "• situación del buque en

el puerto". El texto de la primera línea de la lista se sustituye por "nombre, tipo y número IMO del buque". En la segunda línea, el término "nacionalidad" se sustituye por "Estado de abanderamiento". En la sexta línea, la palabra "dirección" se sustituye por "datos de contacto". A continuación de la primera línea se inserta la nueva línea "• distintivo de llamada". A continuación de la última línea, se inserta la nueva línea "• último puerto de escala/próximo puerto de escala".

30 En la Norma 2.2.3, se sustituye "aceptarán la declaración general fechada" por "aceptarán que la declaración general esté fechada".

31 La enmienda de la Norma 2.3 no afecta al texto español.

32 En la Práctica recomendada 2.3.1, la primera enmienda no afecta al texto español. A continuación de "identificación de los contenedores, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía" se añade "o, si es posible, código del sistema armonizado*". Se añade también la siguiente nota a continuación de la ya existente:

> "**Nota**: Con objeto de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas, todas las partes interesadas deben recurrir a una descripción precisa de las mercancías y han de abstenerse de emplear términos genéricos como "carga general", "piezas", etc."

En la primera línea de los apartados a y b de la lista que figura en la Práctica recomendada 2.3.1, el texto actual se sustituye por "nombre y número IMO del buque". A continuación de dichas primeras líneas, se inserta la siguiente nueva línea "• Estado de abanderamiento del buque". En la tercera línea, "puerto de procedencia" se sustituye por "puerto de descarga". En la tercera línea del apartado b), la palabra "destino" se sustituye por "descarga". A continuación de la tercera línea de los apartados a) y b) se inserta la siguiente nueva línea "• distintivo de llamada".

33 En la Norma 2.3.3, la expresión "aceptarán la declaración de carga fechada" se sustituye por "aceptarán que la declaración de carga esté fechada".

34. En la Práctica recomendada 2.3.4.1, el término "datos previstos" se sustituye por "datos exigidos y especificados".

35 En la Norma 2.4.1, la frase "aceptarán la declaración de provisiones del buque" se sustituye por "aceptarán que la declaración de provisiones del buque esté".

---

* Convenio sobre el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías; conocido también como "Sistema armonizado". Este convenio Internacional entró en vigor el 1 de enero de 1988 y su objetivo es establecer un sistema de designación y codificación que deberán utilizar los servicios de aduanas cuando designen las mercancías o grupo de mercancías a los efectos de establecer las tarifas aduaneras y compilar datos estadísticos.

36 En la Norma 2.5.1, la frase “aceptarán la declaración de efectos de la tripulación” se sustituye por “aceptaran que la declaración de efectos de la tripulación esté”.

37 En la Norma 2.6, la frase “el documento básico en el que figuren los datos exigidos” se sustituye por “el documento básico exigido” y se añade “en el que figuren los datos” a continuación de “salida del buque”.

38 En la Norma 2.6.1, la primera enmienda no afecta al texto español. La línea “• lugar de procedencia” se sustituye por “• último puerto de escala”. La primera línea de la lista se sustituye por “• nombre y número IMO del buque”. Después de la primera línea se añade la nueva línea siguiente “• Estado de abanderamiento del buque”. A continuación de dicha línea se inserta la siguiente: “• distintivo de llamada”.

39 En la Norma 2.6.2, la expresión “aceptarán la lista de la tripulación fechada” se sustituye por “aceptarán que la lista de la tripulación esté fechada”.

40 En la Norma 2.7, la frase “el documento básico en el que figuren los datos requeridos” se sustituye por “el documento básico exigido” y se añade “en el que figuren los datos” a continuación de “salida del buque”.

41 En la Práctica recomendada 2.7.3, la primera enmienda no afecta al texto español. En la lista, se añaden las dos nuevas líneas “• tipo de documento de identidad presentado por el pasajero” y “• número de serie del documento de identidad” después de “• lugar de nacimiento”; también se añade la nueva línea “• pasajero en tránsito o no“ a continuación de la existente “• puerto y fecha de llegada del buque”. La primera línea se sustituye por “nombre y número IMO del buque” y a continuación se inserta la nueva línea “• Estado de abanderamiento del buque”, seguida de la línea “• distintivo de llamada”.

42 En la Norma 2.7.5, la frase “aceptarán la lista de pasajeros fechada” se sustituye por “aceptarán que la lista de pasajeros esté fechada”.

43 En la Norma 2.8.1, en la tercera línea de la lista, la palabra “nacionalidad” se sustituye por “Estado de abanderamiento” y a continuación de la primera línea se inserta la nueva línea”• distintivo de llamada”.

44 La norma 2.9 se modifica como sigue:

> “2.9 **Norma.** Las autoridades públicas no exigirán ninguna declaración escrita con respecto a los objetos postales a la llegada y salida del buque, con excepción de la prescrita en el Convenio Postal Universal, si se presenta. En ausencia de dicho documento, los objetos postales (número y peso) deberán consignarse en la declaración de carga.”

45 La enmienda de la Norma 2.10 no afecta al texto español.

D. Documentos a la salida

46 En la práctica recomendada 2.12.2, a continuación de “otro documento aduanero presentado” se añade “a tal efecto”.

47 La Norma 2.12.3 se modifica como sigue:

> “2.12.3 **Norma.** Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida de puerto, se aceptará uno de los ejemplares de la lista de la tripulación presentada a la llegada si está firmada de nuevo por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán y si da cuenta de cualquier modificación que haya tenido lugar en el número y composición de la tripulación antes de zarpar el buque o indica que no ha tenido lugar ninguna modificación al respecto durante la estancia del buque en el puerto.”

F. Tramitación de documentos

48 En la Práctica recomendada 2.15, la expresión “la información esté redactada” se sustituye por “los datos estén redactados”.

49 En la Norma 2.16, la expresión “la información transmitida” se sustituye por “los documentos transmitidos” y “por técnicas de tratamiento automático de datos” por “mediante procedimientos informáticos”.

G. Errores de los documentos: sanciones

50 En la Norma 2.19, se añade “las” antes de “leyes” y “del Estado rector del puerto” al final del párrafo.

H. Medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escalas de emergencia a fin de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, u otras personas que necesiten asistencia médica

51 En el título de esta sección se añade “personas rescatadas en el mar” como sigue:

> *“H Medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escalas de emergencia a fin de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar, u otras personas que necesiten asistencia médica”.*

52 En la Norma 2.20, se añade “personas rescatadas en el mar” y se suprime “y condición jurídica” como sigue:

"2.20 **Norma**. Las autoridades públicas recabarán la cooperación de los propietarios de buques a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala con el solo objeto de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras persona que requieran asistencia médica de urgencia, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación posible, dando la información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate y de la identidad de las personas afectadas."

53 En la Norma 2.24, la frase "más información que la prescrita" se sustituye por "más datos que los prescritos".

Capítulo 5 - Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos

54 En la Práctica recomendada 5.3, el término "el correo" se sustituye por "los objetos postales" y a continuación de "expedición por mar" se añade "o importación".

55 La Práctica recomendada 5.5 se modifica como sigue:

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

B. Despacho de la carga

56 La Norma 5.7 se modifica como sigue:

"5.7 **Norma**. Las autoridades públicas, respetando toda prohibición o limitación nacional y todas las medidas necesarias en materia de protección portuaria o prevención del tráfico de estupefacientes, asignarán prioridad al despacho de animales vivos, mercancías perecederas y otros envíos de carácter urgente."

57 A continuación de la Norma 5.7 se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.7.1:

"5.7.1 **Práctica recomendada**. A fin de proteger la calidad de las mercancías pendientes de despacho, las autoridades públicas deben adoptar, junto con todas las partes interesadas, todas las disposiciones que permitan un almacenamiento racional, seguro y fiable de las mercancías en el puerto."

58 Se suprime la actual Práctica recomendada 5.9.

59 En la Práctica recomendada 5.10, se añade “revisado” de modo que diga: “Convenio de Kioto revisado”.

60 A continuación de la Práctica recomendada 5.10 se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.10.1:

> “5.10.1 **Práctica recomendada**. Las autoridades públicas deben examinar la posibilidad de introducir procedimientos simplificados para las personas autorizadas que posibiliten:
>
> a) el levante aduanero de mercancías, a condición de que se faciliten los datos necesarios para identificar las mercancías, determinar y evaluar con precisión los riesgos relativos a la salud, la seguridad y la protección, y completar posteriormente la declaración final de mercancías;
>
> b) el despacho aduanero de las mercancías en las instalaciones de los declarantes u otros lugares designados por las autoridades públicas competentes; y
>
> c) la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones efectuadas en un periodo determinado cuando sea la misma persona la que importe o exporte frecuentemente dichas mercancías.”

61 En la Norma 5.11, al final del párrafo, se suprime la expresión “valiéndose de un procedimiento de evaluación de riesgos para determinar la carga que ha de examinarse”.

62 En la Práctica recomendada 5.14, se sustituye la expresión “técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)” por “sistemas de intercambio electrónico de información”.

63 A continuación de la Práctica recomendada 5.14 se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.14.1:

> “5.14.1 **Práctica recomendada**. Las autoridades públicas deben despachar con rapidez el procedimiento de tránsito de las mercancías procedentes de otros Estados que estén pendientes de carga.”

C. Contenedores y paletas

64 En la Norma 5.15, el término “importación” se sustituye por “admisión”.

65 En la Norma 5.18, el término “importación” se sustituye por “admisión”.

Capítulo 7 - Disposiciones diversas

C. Ayuda de emergencia

66 La Norma 7.8 se modifica como sigue:

"7.8 **Norma**. Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de los buques dedicados a:

- tareas de socorro en casos de desastre;

- el rescate de personas en peligro en el mar para brindarles un lugar seguro;

- la lucha contra la contaminación del mar o la prevención de dicha contaminación; o

- otras operaciones de emergencia destinadas a mejorar la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la población o la protección del medio marino."

Apéndice 1 - Impresos FAL de la OMI

67 Los impresos FAL de la OMI 1 a 7 se modifican según se indica a continuación:

"OMI – DECLARACIÓN GENERAL

<table>
<tr><td colspan="3"></td><td>☐ Llegada</td><td>☐ Salida</td></tr>
<tr><td colspan="3">1.1 Nombre y tipo del buque
1.2 Número IMO
1.3 Distintivo de llamada</td><td>2. Puerto de llegada/salida</td><td>3. Fecha y hora de llegada/salida</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Estado de abanderamiento del buque</td><td>5. Nombre del capitán</td><td colspan="2">6. Último puerto de escala/Próximo puerto de escala</td></tr>
<tr><td colspan="3">7. Certificado de matrícula (puerto; fecha; número)</td><td colspan="2" rowspan="3">8. Nombre y datos de contacto del agente del buque</td></tr>
<tr><td>9. Arqueo bruto</td><td colspan="2">10. Arqueo neto</td></tr>
<tr><td colspan="3">11. Situación del buque en el puerto (muelle o puesto de atraque)</td></tr>
<tr><td colspan="5">12. Pormenores someros referentes al viaje (puertos donde el buque ha tocado y va a tocar; subrayar puertos en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada)</td></tr>
<tr><td colspan="5">13. Descripción somera de la carga</td></tr>
<tr><td colspan="2">14. Número de miembros de la tripulación (incluido el capitán)</td><td>15. Número de pasajeros</td><td colspan="2" rowspan="3">16. Observaciones</td></tr>
<tr><td colspan="3">Documentos anexos
(indíquese el número de ejemplares)</td></tr>
<tr><td colspan="2">17. Declaración de carga</td><td>18. Declaración de provisiones del buque</td></tr>
<tr><td colspan="2">19. Lista de la tripulación</td><td>20. Lista de pasajeros</td><td colspan="2" rowspan="2">21. Necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recepción de desechos y residuos</td></tr>
<tr><td colspan="2">22. Declaración de efectos de la tripulación*</td><td>23. Declaración marítima de sanidad*</td></tr>
</table>

24. Fecha y firma del Capitán o del agente u oficial debidamente autorizados

Para uso oficial

OMI FAL
Impreso 1

* A la llegada solamente.

OMI - DECLARACIÓN DE CARGA

				☐ Llegada	☐ Salida	Página N°
	1.1 Nombre del buque 1.2 Número IMO 1.3 Distintivo de llamada			2. Puerto en el que se rinde informe		
	3. Estado de abanderamiento del buque	4. Nombre del capitán		5. Puerto de carga/Puerto de descarga		
B/L N°*	6. Marcas y números	7. Número y tipo de bultos; descripción de las mercancías o, si se dispone de él, código del Sistema armonizado (SA)		8. Peso Bruto		9. Medidas
OMI FAL Impreso 2						

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

10. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizados.

* Número del documento de transporte.

Indicar asimismo el puerto original de embarque de las mercancías transportadas con arreglo a un documento de transporte multimodal o conocimiento de embarque.

OMI-DECLARACIÓN DE PROVISIONES DEL BUQUE

			Llegada	Salida	Página N°
1.1 Nombre del Buque 1.2 Número IMO 1.3 Distintivo de llamada			2. Puerto de llegada/ salida	3. Fecha de llegada/ salida	
4. Estado de abanderamiento del buque			5. Último puerto de escala/ Próximo puerto de escala		
6. Número de personas a bordo	7. Periodo de permanencia		8. Lugar del almacenamiento		
9. Nombre del artículo		10. Cantidad	11. Para uso oficial		

Convenio para facilitar el tráfico marítimo Internacional

OMI
FAL
Impreso 3

12. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizados.

OMI – DECLARACIÓN DE EFECTOS DE LA TRIPULACIÓN

Convenio para facilitar el tráfico marítimo Internacional

						Página N°
1.1 Nombre del buque 1.2 Número IMO 1.3 Distintivo de la llamada		2. Efectos sometidos a régimen de adeudo u objeto de prohibición o limitación cuantitativa*				
3. Estado de abanderamiento						
4. N° 5. Apellidos y nombre(s)	6. Grado o clase					7. Firma

OMI
FAL
Impreso 4

8. Fecha y firma del capitán o agente u oficial debidamente autorizados.

* Por ejemplo: vinos, licores, cigarrillos, tabaco, etc.

OMI – LISTA DE LA TRIPULACIÓN

			☐ Llegada	☐ Salida		Página N°
1.1 Nombre del buque 1.2 Número IMO 1.3 Distintivo de llamada			2. Puerto de llegada/ salida		3. Fecha de llegada/ salida	
4. Estado de abanderamiento			5. Último puerto de escala		6. Índole y número del documento de identidad (pasaporte del marino)	
7. N°	8. Apellidos y nombre(s)	9. Grado o clase	10 Nacionalidad	11. Fecha y lugar de nacimiento		

Convenio para facilitar el tráfico marítimo Internacional

OMI FAL Impreso 5

12. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizados.

OMI – LISTA DE PASAJEROS

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

☐ Llegada	☐ Salida	Página N°

1.1 Nombre del buque 1.2 Número IMO 1.3 Distintivo de llamada	2. Puerto de llegada/ salida	3. Fecha de llegada/ salida
4. Estado de abanderamiento del buque		

5. Apellidos y nombre(s)	6. Nacionalidad	7. Fecha y lugar de nacimiento	8. Tipo de documento de identidad	9. Número de serie del documento de identidad	10. Puerto de embarco	11. Puerto de desembarco	12. Pasajero en tránsito sí/no

OMI
FAL
Impreso 6

10. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizados.

MANIFIESTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

NÚMERO DE PÁGINA (por ej. 5 de 7)

(Según lo prescrito en las reglas 4.5 y 7-2.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, la regla 4 3) del Anexo III del MARPOL 73/78 y el párrafo 5.4.3.1 del capítulo 5.4 del Código IMDG)

NOMBRE DEL BUQUE
REFRENCIA DEL VIAJE
DISTINTIVO DE LLAMADA

NÚMERO IMO
PUERTO DE CARGA

ESTADO DE ABANDERAMIENTO DEL BUQUE
PUERTO DE CARGA

NOMBRE DEL CAPITÁN
AGENTE MARÍTIMO

NÚMERO DE RESERVA/ REFERENCIA	MARCAS Y NÚMEROS (N°) DE IDENTIFICACIÓN DEL CONTENEDOR N° DE MATRÍCULA DEL VEHÍCULO	NÚMERO Y TIPO DE BULTOS	NOMBRE DEL OFICIAL DE TRANSPORTE	CLASE	N°ONU	GRUPO DE EMBALAJE	RIESGO(S) SUBSIDIARIO(S)	PUNTO DE INFLAMACIÓN (EN °C, c.c.)	CONTAMINANTE DEL MAR	MASA (kg) BRUTA/ NETA	FEm	LUGAR DE ESTABA A BORDO

FIRMA DEL AGENTE _____

LUGAR Y FECHA _____

FIRMA DEL CAPITÁN _____

LUGAR Y FECHA _____

OMI FAL
Impreso 7”

Copia certificada de las traducciones oficiales en los idiomas chino, español y ruso

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional,

Londres, VIII-V-2006 (firma ilegible)

ENMIENDAS DE 2009 AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965

RESOLUCIÓN FAL.10(35)
(adoptada el 16 de enero de 2009)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

RECORDANDO el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (en adelante denominado "el Convenio"), que trata del procedimiento que debe seguirse 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 adopción de enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO en su 35° periodo de sesiones enmiendas al anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura 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 entrarán en vigor el 15 de mayo de 2010, a menos que antes del 15 de febrero de 2010 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes del Convenio hayan notificado por escrito al Secretario General que no las aceptan;

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 adopción y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

B. Contenido y objeto de los documentos

1 En la Práctica recomendada 2.2.2, a continuación de "• Estado de abanderamiento del buque" se añade el nuevo texto siguiente:

"• número del viaje."

2 En la Práctica recomendada 2.3.1 a), a continuación de "• distintivo de llamada" se añade el nuevo texto siguiente:

"• número del viaje."

3 En la Práctica recomendada 2.3.1 b), a continuación de "• distintivo de llamada" se añade el nuevo texto siguiente:

"• número del viaje."

4 En la Norma 2.6.1, a continuación de "• distintivo de llamada" se añade el nuevo texto siguiente:

"• número del viaje."

5 Se suprime la Norma actual 2.6.3 y se sustituye por:

"2.6.3 *No aplicable*".

6 Se suprime la Práctica recomendada actual 2.7.1 y se sustituye por:

"2.7.1 *No aplicable*".

7 En la Práctica recomendada 2.7.3, a continuación de "• Estado de abanderamiento del buque" se añade el nuevo texto siguiente:

"• número del viaje."

8 En la Práctica recomendada 2.7.3 se suprime el texto siguiente:

"• tipo de documento de identidad presentado por el pasajero

- número de serie del documento de identidad”

y se sustituye por el nuevo texto siguiente:

“• tipo de documento de identidad o de documento de viaje presentado por el pasajero.

- número de serie del documento de identidad o del documento de viaje.”

9 En la Norma 2.8.1, el texto que dice “• Referencia del viaje” se enmienda para que diga

“• Número del viaje”.

10 Al final de la Norma 2.8.1, a continuación de “• Posición de estiba a bordo” se añade el nuevo texto siguiente:

“• Información adicional”

Capítulo 3 - Llegada y salida de personas

A. Documentos y formalidades de llegada y salida

11 En la segunda oración de la Norma 3.3.6, a continuación de la frase “correrá con los gastos de”, se añade “estancia y”.

12 Se suprime la Norma 3.10 actual y se sustituye por la siguiente:

“3.10 **Norma**. Un pasaporte o un documento de identidad expedido de conformidad con los convenios pertinentes de la OIT o, si no, un documento de identidad para gente de mar válido y debidamente reconocido, será el documento básico que facilite a las autoridades públicas los datos sobre cada uno de los tripulantes, a la llegada o salida de los buques.”

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

13 En la Norma 3.14, a continuación de las palabras “a las personas”, se añade “presentes”.

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

“3.15 **Práctica recomendada**. Las autoridades públicas no impondrán sanciones desproporcionadas o poco razonables a los propietarios de buques en los casos en que juzguen insuficientes los documentos de

control de un pasajero o si, por tal motivo, el pasajero no puede ser admitido en el territorio del Estado."

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

15 Se suprime la Norma 3.21 actual y se sustituye por la siguiente:

"3.21 **Práctica recomendada**. A los buques dedicados a cruceros sólo se les exigirá la declaración general, la lista de pasajeros y la lista de la tripulación en el primer puerto de llegada y en el último puerto de salida de un mismo Estado, a condición de que no se haya producido cambio alguno en las circunstancias del viaje."

16 Se suprime la actual Práctica recomendada 3.35 y se sustituye por:

"3.35 *No aplicable*".

Apéndice 1 - Formularios FAL de la OMI

17 Se suprimen los actuales formularios FAL de la OMI y se sustituyen por los siguientes:

"OMI - DECLARACIÓN GENERAL
(impreso FAL 1 de la OMI)

		☐ Llegada	☐ Salida
1.1 Nombre y tipo del buque		1.2 Número IMO	
1.3 Distintivo de llamada		1.4 Número del viaje	
2. Puerto de llegada / salida		3. Fecha y hora de llegada / salida	
4. Estado de abanderamiento del buque	5. Nombre del capitán	6. Último puerto de escala/próximo puerto de escala	
7. Certificado de matrícula (puerto; fecha; número)		8. Nombre y datos de contacto del agente del buque	
9. Arqueo bruto	10. Arqueo neto		
11. Situación del buque en el puerto (muelle o puesto de atraque)			
12. Breves pormenores referentes al viaje (puertos de escala del buque anteriores y siguientes; subrayar los puertos en los que descargará el resto de la mercancía)			
13. Breve descripción de la carga			
14. Número de miembros de la tripulación	15. Número de pasajeros	16. Observaciones	
Documentos anexos (indíquese el número de ejemplares)			
17. Declaración de carga	18. Declaración de provisiones del buque		
19. Lista de la tripulación	20. Lista de pasajeros	21. Necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recepción de desechos y residuos	
22. Declaración de efectos de la tripulación (únicamente a la llegada)	23. Declaración marítima de sanidad (únicamente a la llegada)		
24. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado			

Para uso oficial

OMI – DECLARACIÓN DE CARGA

(Impreso FAL 2 de la OMI)

			☐ Llegada	☐ Salida	Página N°
	1.1 Nombre del buque		1.2 Número IMO		
	1.3 Distintivo de llamada		1.4 Número del viaje		
	2. Puerto en el que se presenta el informe		3. Estado de abanderamiento del buque		
	4. Nombre del capitán		5. Puerto de carga/Puerto de descarga		
N° del conocimiento de embarque*	6. Marcas y números	7. Número y tipo de bultos; descripción de las mercancías o, si se dispone de él, Código del Sistema Armonizado (SA)	8. Peso bruto	9. Medidas	
	10. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado				

* Número del documento de transporte. Indicar asimismo los puertos de embarque originales de las mercancías transportadas con arreglo a un documento de trasporte multimodal o a un conocimiento de embarque.

OMI – DECLARACIÓN DE PROVISIONES DEL BUQUE

(Impreso FAL 3 de la OMI)

		☐	Llegada	☐ Salida	Página N°
1.1 Nombre del buque		1.2 Número IMO			
1.3 Distintivo de llamada		1.4 Número del viaje			
2. Puerto de llegada/ salida		3. Fecha de llegada/ salida			
4. Estado de abanderamiento del buque		5. Último puerto de escala/ próximo puerto de escala			
6. Número de personas a bordo		7. Periodo de permanencia			
8. Nombre del artículo	9. Cantidad	10. Emplazamiento a bordo		11. Uso oficial	
12. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado					

OMI – DECLARACIÓN DE EFECTOS DE LA TRIPULACIÓN

(Impreso FAL 4 de la OMI)

				Página N°
1.1 Nombre del buque			1.2 Número IMO	
1.3 Distintivo de llamada			1.4 Número del viaje	
2. Estado de abanderamiento del buque				
3. N°	4. Apellidos y nombre(s)	5. Grado o función	6. Efectos sometidos a aranceles de aduanas o sujetos a prohibiciones o restricciones*	7. Firma
8. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado				

* Por ejemplo: vinos, licores, cigarrillos, tabaco, etc.

OMI – LISTA DE LA TRIPULACIÓN

(Impreso FAL 5 de la OMI)

			☐ Llegada	☐ Salida	Página N°	
1.1 Nombre del buque			1.2 Número IMO			
1.3 Distintivo de llamada			1.4 Número del viaje			
2. Puerto de llegada/ salida			3. Fecha de llegada/ salida			
4. Estado de abanderamiento del buque			5. Último puerto de escala			
6. N°	7. Apellidos y nombre(s)	8. Grado o función	9. Nacionalidad	10. Fecha y lugar de nacimiento	11. Clase y número del documento de identidad	
12. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado						

OMI – LISTA DE PASAJEROS

(Impreso FAL 6 de la OMI)

					☐ Llegada	☐ Salida	Página N°
1.1 Nombre del buque		1.2 Número IMO			1.3 Distintivo de llamada		
1.4 Número del viaje		2. Puerto de llegada/ salida		3. Fecha de llegada/ salida		4. Estado de abanderamiento del buque	
5. Apellidos y nombre(s)	6. Nacionalidad	7. Fecha y lugar de nacimiento	8. Tipo de documento de identidad o de documento de viaje	9. Número de serie del documento de identidad o del documento de viaje	10. Puerto de embarco	11. Puerto de desembarco	12. Pasajero en tránsito o no
13. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado							

OMI - MANIFIESTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
(Impreso FAL 7 de la OMI)

(De conformidad con lo dispuesto en las reglas 4.5 y 7-2.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, en la regla 4.3 del Anexo III del MARPOL 73/78 y el párrafo 5.4.3.1 del capítulo 5.4 del Código IMDG)

Página N°

1.1 Nombre del buque	1.2 Número IMO	1.3 Distintivo de llamada
1.4. Número de viaje	2. Estado de abanderamiento del buque	3. Puerto de carga	4. Puerto de descarga

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

Información adicional	
18.1 Nombre del capitán	19.1 Agente marítimo
18.2 Lugar y fecha	19.2 Lugar y fecha
Firma del capitán	Firma del agente

Copia certificada de las traducciones oficiales en los idiomas chino, español y ruso,

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

Londres. 24/VII/2009 (firma ilegible)

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.- En la práctica 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 aceptarán 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".

3.- 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.

4.- La práctica recomendada 2.7.3, no será de aplicación si en la lista de pasajeros no se incluye el número de pasaporte.

5.- 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.

6.- 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.

7.- 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.

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

9.- 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.

10.- 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.

11.- La norma 5.19 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 la Ley N.º 7557, Ley General de Aduanas.

12.- La práctica recomendada 6.11 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 aun 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.- La República de Costa Rica hace reserva a los artículos VII, VIII y IX del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 y sus enmiendas, en el sentido de que las enmiendas a dicho Convenio tendrán vigencia en el país, una vez que hayan sido aprobadas de conformidad con los procedimientos establecidos en la Constitución Política de la República de Costa Rica.

ARTÍCULO 4.- Desígnese a la Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como Administración Marítima y órgano competente de la Administración Pública para la implementación, aplicación y control del presente Convenio.

ARTÍCULO 5.- El Poder Ejecutivo deberá reglamentar la aplicación del presente Convenio dentro de un plazo no mayor a los seis meses después de su publicación.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, a los veinte días del mes de marzo del año dos mil quince.

Luis Guillermo Solís Rivera
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Carlos Segnini Villalobos
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

30 de abril de 2015

NOTA: **Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Internacionales y Comercio Exterior.**

Este texto es copia fiel del expediente N.º 19.553. Se respetan literalmente la ortografía, el formato y la puntuación del original, según lo dispuesto por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia en su resolución N.º 2001-01508, de las ocho horas con cincuenta y cuatro minutos de 23 de febrero de 2001