ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL 1965 Y SUS ENMIENDAS

EXPEDIENTE N.º 19.553

DICTÁMEN AFIRMATIVO UNÁNIME
26 de octubre de 2017

SEGUNDO PERIÓDO DE SESIONES ORDINARIAS
(Del 1° setiembre de 2017 al 30 de noviembre de 2017)

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR

DICTAMEN AFIRMATIVO UNÁNIME

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL 1965 Y SUS ENMIENDAS

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los suscritos diputados y diputadas miembros de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior rendimos **DICTAMEN AFIRMATIVO UNÁNIME** sobre el proyecto: "**CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL 1965 Y SUS ENMIENDAS"**, Expediente N.º 19.553, iniciativa del Poder Ejecutivo, publicado en El Alcance 56, a La Gaceta 145, de 28 de julio de 2015, iniciado el 23 de abril de 2015, basados en los siguientes argumentos:

I.- OBJETIVO FUNDAMENTAL

En la exposición de motivos del Proyecto de Ley N° 19.553 "CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965 Y SUS ENMIENDAS"; se señala que el objetivo del Convenio 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.

En la exposición de motivos se destacan varios aspectos que son de interés:

1. 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.

2. Actualizar los controles y procedimientos en materias de la interfaz buque-puerto, con el fin de que sus puertos no pierdan competitividad ante los principales socios comerciales de la subregión.

3. 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.

El Convenio principal consta de 16 artículos y un Anexo. En el Convenio, en el artículo 1° se enuncia el objetivo del Convenio, el cual establece: …"que los Gobiernos Contratantes se comprometen en adoptar las medidas necesarias para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional…evitar demoras innecesarias a las buques, a las personas y a los bienes que se encuentran a bordo."

En el Convenio se hace el señalamiento que las medidas para la facilitación del tráfico marítimo aplican por igual para los Estados que son parte del Convenio, pero que no aplican para buques de guerra ni a los yates de recreo.

Además se señala que ninguna de las disposiciones del presente Convenio deberá interpretarse como obstáculo para la aplicación de medidas más favorables que se podría obtener para el tráfico marítimo internacional en virtud de la legislación nacional o bien de otro acuerdo internacional.

II.- TRÁMITE LEGISLATIVO

Iter parlamentario:

- Presentación del Proyecto de Ley por iniciativa del Poder Ejecutivo, a la Asamblea Legislativa el 23 de abril del 2015. El directorio de la presidencia ordena pasarlo a dictamen a la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y de Comercio Exterior.

- El Informe Jurídico AL-DEST-IJU-219-2015, del Departamento Estudios, Referencias y Servicios Técnicos del proyecto de ley es remitido a la Comisión el 31 de julio del 2015.

- La Comisión recibe el 02 de setiembre de 2015, del Departamento de Archivo el proyecto, publicado en el Alcance N°56 de la Gaceta N°145 de julio de 2015 del proyecto de ley.

- Moción de orden aprobada, el 17 de setiembre de 2015, en el cual se consulta a las siguientes instituciones:

  - Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico
  - Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.
  - Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda

- Dirección General de Migración y Extranjería. Ministerio de Gobernación.

    - Ministerio de Agricultura y Ganadería
    - Ministerio de Comercio Exterior
    - Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Moción de orden aprobada. Para que reciba en audiencia al señor Sebastián Urbina, Viceministro del Ministerio de Transportes y Seguridad Vial. Aprobada 8 de octubre, 2015.

- Audiencia con el señor Sebastián Urbina Cañas, Viceministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Sesión N°18 del 12 de noviembre, 2015.

- Moción de orden aprobada para que se presenten en audiencia el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. 9 de junio, 2016.

- Integración de subcomisión integrada por: diputada Nidia Jiménez Vásquez-coordinadora, Diputados Jorge Rodríguez Araya y Danny Hayling Carcache para

- informe del expediente N°19.553 y N°19.554.Sesión N°4, 30 de junio, 2016.

- Integración de subcomisión integrada por: diputada Nidia Jiménez Vásquez-coordinadora, Diputados Jorge Rodríguez Araya y Danny Hayling Carcache para informe del expediente N°19.553 y N°19.554.Sesión N°1, 8 de junio, 2017.

- Presentación del texto sustitutivo del proyecto de Ley N.° 19.553: “CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965 Y SUS ENMIENDAS” mediante oficio DM-2017-4249, suscrito por Ing. Germán Valverde González, Ministro. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. 17 de setiembre, 2017.

III.- Consultas:

Sobre las consultas a diferentes entidades sobre el proyecto de ley, y las audiencias realizadas sobre el expediente.
De las consultas realizadas se recibieron criterios de los siguientes organismos y ministerios:

Entidad	Solicitud	Respuesta	Criterio
Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.	17/09/15	14/12/15	Favorable
Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda	17/09/15	14/10/15	Favorable, observaciones
Ministerio de Agricultura y Ganadería	17/09/15	14/10/15	Favorable
Ministerio de Obras Públicas y Transportes	17/09/15	08/10/15	Favorable

De los criterios emitidos a las consultas y audiencias se resumen los siguientes:

División Marítimo Portuaria, Dirección General, Ministro. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Oficio DVMP-2015-0731. Suscrito por Ing. Jorge Mora Gutiérrez, Director General. 08 de octubre, 2015. En este oficio se expone como principal implicación positiva del Convenio en su aprobación y adhesión contenido en el expediente N°19.553 indica que permitiría al país contar con un marco normativo estandarizado de uso en el ámbito internacional, que simplifica al mínimo las formalidades, requisitos y trámites que conllevan la recepción, estancia en el puerto y despacho de buques (refiriéndose tanto a los de carga como a los de transporte de personas). Además destaca que estas mejoras reactivarán y dinamizarán al sector marítimo-portuario del país.

Servicio Nacional de Aduanas, Dirección General de Aduanas, Ministerio de Hacienda, Oficio DN-1330-2015. Suscrito por Benito Coghi Morales, Director General de Aduanas. 09 de octubre, 2015. En este oficio se hacen señalamientos de carácter de interpretación para varios artículos en particular: en la reserva 1 y 11 con el término “declaración de carga”, en la reserva 13 y el término “admisión temporal”. Estas

recomendaciones se realizan con el fin de homologar las definiciones contempladas en el Convenio con las establecidas en la legislación nacional.

Ministerio de Agricultura y Ganadería, MAG. Despacho del Ministro. Oficio DM-MAG-0824-2015. Suscrito por Luis Felipe Arauz Cavallini. Ministro. 09 de octubre, 2015. Se expone en el oficio de importancia estratégica la aprobación legislativa y posterior adhesión del Poder Ejecutivo de este instrumento jurídico internacional con todas sus enmiendas.

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, Presidencia Ejecutiva. Oficio PEL-617-2015, suscrito por Licda. Ann Mc Kinley Meza, Presidenta Ejecutiva. 02 de diciembre, 2015. Expresa posición favorable para la aprobación del Convenio ya que se procura la agilización, simplificación y reducción de la burocracia en favor del incremento de la productividad y competitividad.

Audiencia Viceministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes:
Sobre los señalamientos realizados en el Informe Jurídico AL-DEST-IJU-219-2015 a los inconvenientes encontrados por la no consolidación del texto que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes envió a la Comisión de Relaciones Internacionales el oficio DVTSV-2015-0791 con fecha del 26 de octubre del 2015, suscrito por Sebastián Urbina Cañas, Viceministro de Transportes; indicando que el Ministerio está haciendo las enmiendas necesarias para subsanar las observaciones realizadas mediante un texto sustitutivo.

En sesión N°18 del jueves 12 de noviembre, 2015, los diputados miembros de la Comisión recibieron en audiencia al señor Sebastián Urbina Cañas, viceministro de Transportes en la cual explica a los señores diputados y diputadas que desde el Ministerio se están haciendo las gestiones para conseguir la documentación debidamente certificada para proceder a presentar el texto sustitutivo que subsanen los señalamientos del informe jurídico del proyecto.

VI.- SOBRE EL ANÁLISIS DE FONDO

Los Estados contratantes se manifiestan a favor de las disposiciones del Convenio y su Anexo, además se comprometen en adoptar las medidas necesarias para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional. El Convenio consta de 16 artículos y un Anexo.

En el artículo I se enuncia el objetivo del Convenio. En los artículos II, III, y IV se disponen compromisos de cooperación entre las Partes y la Organización. En el artículo V, los Estados se reservan el derecho de aplicar medidas de excepción temporalmente. Artículo VI, se refiere a las definiciones que rigen para dicho Convenio. Artículo VII se definen los procedimientos de adopción de enmiendas. Artículo VIII, establece el

derecho de las Partes de rechazarlas. Artículo IX, entrada en vigor de las enmiendas, artículos del X al XVI define los procedimientos de firma, entrada en vigor, denuncia, aplicación a territorios o dominios de los Estados contratantes, funciones de la Secretaría General y registro.
El Anexo consta de normas, que son medidas que se juzgan son de aplicación necesaria y hace recomendaciones de aplicación deseable. Dentro del anexo se adjuntan los apéndices.

Las obligaciones del Convenio son de "derecho blando", ya que obligan con carácter programático desarrollo en la dirección del Convenio pero no llega a imponer en ningún resultado concreto que pueda llegar a ser exigido internacionalmente por medios jurídicos en algún momento determinado.
La naturaleza del Convenio elimina la posibilidad de problemas jurídicos de inconstitucionalidad o de legalidad por definición.

Sobre Informe Jurídico AL-DEST-IJU-219-2015 del proyecto:

Por el fondo**:** ... los señalamientos por el fondo del proyecto en el informe jurídico indica que las obligaciones principales del Convenio son "derecho blando", porque no llegan a imponer en ningún caso ningún resultado concreto que pueda llegar a ser exigido internacionalmente por medios jurídicos en un momento determinado.

"…Dado que no hay compromisos vinculantes que se impongan sobre el ordenamiento jurídico, ni constitucional ni legal, sino que por el contrario, la obligación genérica es ir adaptando la legislación nacional en la medida de lo posible, a la estandarización internacional; el convenio no presenta problemas jurídicos de ningún tipo…"

Sobre la presentación de texto: El informe se refiere a la inconveniencia que el Proyecto de Ley presenta en la ausencia de la consolidación del texto presentado por el Poder Ejecutivo y especifica lo siguiente:

"…la forma de presentar los textos a la corriente legislativa, tienen en común que son convenios suscritos en el ámbito de la Organización Marítima Internacional, la cual es deficitaria que la Organización no cuenta con versiones consolidadas de los textos de los Convenios que auspicia…

…Lo anterior conlleva, que como en el presente caso, la certificación de textos que se presenta a la Asamblea Legislativa, no es sobre un texto vigente (tal como ha sido enmendado), sino por el contrario, se recurre al procedimiento de presentar el texto original, tal como fue aprobado en su momento (en este caso en 1965), y junto con la certificación, se presentan además todas sus enmiendas de modificación a través del tiempo (en este caso se presentan 10 enmiendas)…

…Efectivamente, en el derecho anglosajón (los sistemas de common law) se utiliza la técnica de las enmiendas para la modificación de los textos normativos. Esto hace, que junto con el texto en su versión original se presenta la enmienda que modifica su contenido…
…Insistimos que el uso de una técnica u otra, no es en sí mismo ilegal o contraria a derecho…

…Esta asesoría deja hecha la advertencia de que la presentación del proyecto en estas condiciones es defectuosa y podría dar lugar eventualmente a vicios de procedimiento, lo cual deberá llevar a valorar si se buscan solventar los problemas señalados, aun antes de continuar con el trámite de la iniciativa…"

Sobre presentación del texto sustitutivo al expediente:

En el oficio DM-2017-2552 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, firmado por el ingeniero Carlos Villalta Villegas se hace entrega el texto sustitutivo del Proyecto de Ley "Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965, enmendado" con el número de expediente N°19.553.

Ante la consulta al Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos refiriéndose al texto sustitutivo presentado, en el oficio AL-DEST-CJU-046-2017, del 29 de junio, 2017, indica que esta presentación formal contiene el Convenio en un solo texto consolidado y certificado y que cumple de una mejor forma la publicidad y comprensibilidad del texto y que es conforme con todos los requisitos formales requeridos. Haciendo solo la observación que en el texto no se adjuntan los apéndices del cual el texto original se refiere.

Por lo que, en Oficio DM-2017-4249 del 17 de setiembre del 2017, suscrito por el ingeniero Germán Valverde González, Ministro, Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Hace nuevamente el envío del texto sustitutivo adjuntando los apéndices, subsanando la omisión señalada.

V.- CONSIDERACIONES FINALES

Este Convenio tiene como objetivo reducir la tramitología, armonizando la legislación nacional con las prácticas estandarizadas internacionales.
Según la Organización Marítima Internacional, 115 Estados conforman parte del Convenio, representando un 92% del tonelaje métrico de la flota mercante a nivel mundial.
En caso de nuestro país, como se señala en la exposición de motivos, se estima que el 90% del volumen que se exporta o importan se realiza por este medio, claramente contribuye a que este medio sea el más económico para el transporte de carga se refiere.

Por consiguiente, tomando en cuenta la urgencia que nuestra legislación requiere con respecto a este tema de tráfico marítimo, este Convenio viene a realizar aportes importantes sobre esta materia, que afecta directamente la competitividad, y además vienen a estandarizar normas de seguridad, controles, captación de estadística. A su vez busca que la cadena de procesos necesarios para atender esta actividad sea eficiente, segura, acorde con los requisitos ambientales; a precios competitivos.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

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, enmendado, y que en su versión consolidada oficial consta de los siguientes documentos:

Relativas al Convenio:
Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 en su forma enmendada en 1969 y 1977.
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.
Enmiendas de 1987 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.
Enmiendas de 1990 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 en su forma enmendada.
Enmiendas de 1992 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.
Enmiendas de 1993 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.
Enmiendas de 1996 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.
Enmiendas de 1999 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.
Enmiendas de 2002 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo

internacional, 1965, enmendado.
Enmiendas de 2005 al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.
Enmiendas de 2009 al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965.

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado

LOS GOBIERNOS CONTRATANTES,

DESEANDO facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, documentos y formalidades exigidos para la llegada, 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 llegada, estancia en puerto y salida de los buques. Estas medidas serán, dentro de lo posible, por lo menos tan favorables como las que estén 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, cuyos Gobiernos son Partes en el presente Convenio.

3) Las disposiciones del presente Convenio no se aplican ni a los buques de guerra ni a los yates de recreo.

Artículo III

Los Gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar, en la medida de lo posible, para unificar los trámites, documentos y formalidades 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, documentos y formalidades exigidos, así como a su aplicación al tráfico marítimo internacional.

Artículo V

1) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio, o de su anexo, deberá interpretarse como obstáculo para la aplicación de medidas más favorables de que goce o podría gozar el tráfico marítimo internacional en virtud de la legislación nacional de un Gobierno Contratante o de las disposiciones de cualquier otro acuerdo internacional.

2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio o de su anexo será interpretada como impedimento para que un Gobierno Contratante aplique las medidas temporales que juzgue necesarias para preservar la moralidad, el orden y la seguridad

* En virtud de las enmiendas al Convenio constitutivo de la Organización, que entraron en vigor el 22 de mayo de 1982, el nombre de la Organización pasó a ser «Organización Marítima Internacional».

públicos, o para impedir la introducción o la difusión de enfermedades o plagas que puedan poner en peligro la salud pública o contagiar a los animales o plantas.

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

A los efectos del presente Convenio y de su anexo regirán las siguientes definiciones:

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 del presente Convenio puede ser enmendado por los Gobiernos Contratantes, bien a iniciativa de uno de ellos, bien por una Conferencia convocada a dicho efecto.

2) Todo Gobierno Contratante puede 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 distribuido por lo menos tres meses antes de la reunión del mencionado Comité. Si fuere aprobada por 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 siguientes a 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 a 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 aprobada 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 aprobada a los Gobiernos Contratantes.

4) El Secretario General informará a los Gobiernos signatarios, en el plazo más breve de la aprobación y entrada en vigor de toda enmienda en virtud del presente artículo.

Artículo VIII

1) Todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, documentos y formalidades 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 para el Gobierno interesado o cuando éste haya tornado la decisión de exigir trámites, documentos y formalidades diferentes de los prescritos en la Norma.

2) En caso de enmienda a una Norma nuevamente aprobada, la existencia de una diferencia deberá comunicarse al Secretario General lo antes posible después de la entrada en vigor de esa enmienda o Norma nuevamente aprobada, o cuando se haya tornado la decisión de exigir trámites, documentos o formalidades diferentes. Todo Gobierno Contratante puede notificar al mismo tiempo las medidas que se propone tomar para adaptar sus trámites, documentos o formalidades a las disposiciones de la Norma enmendada o nuevamente aprobada.

3) Se insta a los Gobiernos Contratantes a que adapten en la medida de lo posible sus trámites, documentos o formalidades a las Prácticas recomendadas. Tan pronto como un Gobierno Contratante haya realizado 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 aprobada 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 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 aceptan. En el momento de aprobar 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 acepte la revisión o la enmienda, dentro de un plazo de un año a partir de su entrada en vigor, cesará de ser Parte en el 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 posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

2) Los Gobiernos de los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, así como los Estados Partes en el Estatuto de la Corte Internacional de justicia, podrán constituirse en Partes en el Convenio mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a aceptación;

b) firma con reserva en cuanto a aceptación, seguida de aceptación; o

c) adhesión.

La aceptación o adhesión se efectuarán mediante el depósito del oportuno instrumento ante el Secretario General.

3) El Gobierno de todo Estado que no tenga derecho a constituirse en Parte en el Convenio en virtud del párrafo 2 del presente artículo podrá solicitarlo a través del Secretario General y sea admitido como Parte en el 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 entrará en vigor sesenta días después de la fecha en que los Gobiernos de al menos diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a aceptación, o hayan depositado instrumentos de aceptación o adhesión. Para cualquier Gobierno que lo acepte o se adhiera al mismo posteriormente, entrará 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 podrá denunciarlo mediante notificación escrita dirigida al Secretario General, quien comunicará a todos los restantes Gobiernos Contratantes el contenido y la fecha de recepción de dicha notificación. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que 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, consultarán lo antes posible a ese territorio con el fin de hacer extensiva la aplicación del presente Convenio a ese territorio y, en todo momento, podrán declarar que el presente Convenio se hace extensivo a tal territorio mediante una notificación escrita dirigida al Secretario General.

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

c) Las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio se aplicarán a todo territorio al cual se haga extensivo el Convenio conforme al presente artículo. A tal efecto, la expresión «sus trámites, documentos y formalidades» comprende las que estén en vigor en el territorio en cuestión.

d) El presente Convenio cesará de hacerse extensivo a cualquier territorio después de un plazo de un año a partir de la fecha de recepción de una notificación dirigida a tal efecto al Secretario General, o al fin de cualquier otro periodo más largo especificado en la notificación.

2) El Secretario General notificará a todos los Gobiernos Contratantes la extensión del presente Convenio 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 se ha hecho extensivo.

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 del presente Convenio y sus fechas;

b) el depósito de instrumentos de aceptación y adhesión, así como las fechas de depósito;

c) la fecha en la cual entre en vigor el Convenio de acuerdo con el artículo XI;

d) cualquier notificación recibida de acuerdo con 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 ante el Secretario General, quien enviará copias certificadas del mismo a los Gobiernos signatarios y a los demás Gobiernos que se adhieran al mismo. Tan pronto como el presente 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 los idiomas inglés y francés, y ambos textos tendrán la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas ruso y español, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

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

HECHO en Londres el nueve de abril de mil novecientos sesenta y cinco.

* Se omiten las firmas.

Anexo

Capítulo 1 - 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:

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.

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 dedicado a cruceros: buque que efectúa un viaje internacional, cuyos pasajeros alojados a bordo participan en un programa de grupo, que tiene previstas escalas turísticas temporales en uno o más puertos diferentes y que durante el viaje, normalmente, no:

a) embarca ni desembarca ningún otro pasajero;
b) carga ni descarga ningún tipo de carga.

Carga: todos los bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos del correo, las provisiones, las piezas de

respeto y el equipo del buque, los efectos de la tripulación y los equipajes acompañados de los pasajeros.

Despacho aduanero: Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para destinar las mercancías al consumo, la exportación, o el paso a otro régimen aduanero.

Documento: Información en la que los datos se presentan en forma electrónico o en otro tipo de formato.

Documento de transporte: información que da fe de que existe un contrato de transporte entre un transportista/armador y un cargador, que puede ser una carga de transporte marítimo, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal.

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

Efectos de la tripulación: ropa, objetos de uso corriente y otros artículos que pueden incluir dinero, pertenecientes a la tripulación y transportados a bordo del buque.

Equipajes acompañados de los pasajeros: bienes, que pueden incluir dinero, transportados por cuenta de un pasajero a bordo del mismo buque, los lleve o no consigo, a condición de que no sean objeto de un contrato de transporte de mercancías o de otro acuerdo análogo.

Equipo del buque: artículos, distintos de las piezas de respeto del buque, que se transportan a bordo para ser utilizados en él y que son amovibles pero no de consumo, incluidos accesorios tales como botes salvavidas, dispositivos de salvamento, muebles, aparejos del buque y objetos análogos.

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

Levante aduanero: acto por el cual las autoridades aduaneras permiten a los interesados disponer de las mercancías objeto de despacho.

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.

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.*

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.

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

* 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).

Permiso de tierra: el que recibe un tripulante para bajar a tierra durante la permanencia del buque en el puerto, dentro de los límites geográficos y de tiempo que pueden fijar las autoridades públicas.

Piezas de respeto del buque: artículos de reparación o de recambio para efectuar reparaciones o cambiar piezas en el buque que las transporta.

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.

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, o todo otro lugar en el que un buque puede hacer escala.

Propietario del buque: el propietario o el armador de un buque, ya se trate de una persona física o jurídica, y toda persona que actúe en nombre de ellos.

Provisiones del buque: mercancías para ser utilizadas a bordo, incluidos productos de consumo, mercancías para vender a los pasajeros y a los tripulantes, el combustible y los lubricantes, pero excluyendo el equipo y las piezas de respeto del buque.

Tripulante: 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 la tripulación.

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 todas las medidas pertinentes o soliciten los datos suplementarios que estimen necesarios en caso de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyen una grave amenaza para el orden público, la seguridad o la salud públicas, tales como los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima o el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, o con el fin de impedir la introducción o la propagación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o las plantas.

1.1. Norma. Las autoridades públicas exigirán en todos los casos únicamente los datos indispensables, reduciendo su número a un mínimo.

1.1.1. Práctica recomendada. Las autoridades púbicas deben tener en cuenta las consecuencias que en lo que respecta a la facilitación pueden derivarse de la introducción de sistemas de intercambio electrónico de información, y deben estudiar tales sistemas en colaboración con los propietarios de buques y todas las demás partes interesadas.

Deben simplificarse los documentos exigidos y los procedimientos de control existentes, y se ha de estudiar la posible conveniencia de lograr su compatibilidad con otros sistemas de información pertinentes.

1.2. Práctica recomendada. No obstante el hecho de que los documentos pueden ser prescritos y exigidos por separado para determinados fines 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, preverán la fusión en uno solo de dos o más documentos siempre que sea posible y cuando de ello se derive una facilitación apreciable.

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. Sistemas de intercambio electrónico de información

1.4. Norma. Al introducir 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 para facilitar los trámites de despacho, los Gobiernos Contratantes instarán a las autoridades públicas y otras partes interesadas (propietarios de buques, compañías de manipulación de carga, puertos marítimos, agentes de carga, etc.) a que realicen el intercambio de datos de conformidad con las correspondientes normas de las Naciones Unidas, incluida la Norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT[1]).

1 Ahora llamado «Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT-ONU) ».

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

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

1.7. Práctica recomendada. Cuando se planifiquen, introduzcan o modifiquen sistemas de intercambio electrónico de información para los trámites de despacho, las autoridades públicas deben:

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 deban formalizarse;
d) utilizar al máximo posible las recomendaciones de las Naciones Unidas y las normas pertinentes de la ISO;
e) adaptar dichos sistemas a las aplicaciones multimodales; y
f) tomar las medidas necesarias para minimizar el costo de implantación de dichos sistemas por los armadores, y otras empresas privadas.

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 los demás partes interesadas.

1.8. Norma. Las autoridades públicas, cuando introduzcan sistemas de intercambio electrónicos de información para agilizar los trámites de despacho, fomentarán su utilización por los armadores y otras partes interesadas, pero no reducirán los niveles de servicio que ofrezcan a los armadores que no utilizan.

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.

D. Tráfico ilícito de drogas

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

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

[*] A partir de 1994 conocida como Organización Mundial de Aduanas.

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; y
- 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

El presente capítulo contiene las disposiciones exigidas a los propietarios de buques por las autoridades públicas a la llegada, permanencia en puerto de salida de un buque; ello no significa en modo alguno que no deban presentarse a las autoridades competentes ciertos certificados y documentos relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad y dotación del buque, así como sobre otros aspectos conexos.*

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 del buque
- la declaración de efectos de la tripulación
- la lista de la tripulación
- la lista de pasajeros
- el manifiesto de mercancías peligrosas
- el documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal
- la declaración marítima de sanidad

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

* Véase la circular FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MSC.1/Circ.1409

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 exigida por las autoridades públicas para agilizar los pertinentes trámites aduaneros del despacho/levante de la carga y de las personas.

2.1.3. Practica 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 salida del buque; y

b) examinar la reutilización o la utilización posterior de la información previa a la llegada o 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

2.2 Norma. La declaración general será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida referente al buque.

2.2.1 Práctica recomendada. El mismo formulario de declaración general deberá 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, tipo y número IMO del buque
- distintivo de llamada
- Estado de abanderamiento del buque
- número del viaje
- pormenores relativos a la matricula
- pormenores relativos at arqueo
- nombre del capitán
- nombre y datos de contacto del agente del buque
- descripción somera de la carga
- número de tripulantes
- 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
- necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recogida de desechos y residuos
- último puerto de escala/próximo puerto de escala

2.2.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración general esté 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.

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 referentes a la carga. Sin embargo, los pormenores referentes a mercancías peligrosas pueden ser exigidos por separado.

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

a) a la entrada

- nombre y número IMO del buque
- Estado de abanderamiento del buque
- nombre del capitán
- puerto de carga
- distintivo de llamada
- número del viaje
- puerto donde está redactada la declaración
- identificación de los contenedores, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía o, si es posible, código del sistema armonizado[2]
- número de los documentos de transporte de la carga embarcada en el puerto en cuestión

[2] 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 grupos de mercancías a los efectos de establecer las tarifas aduaneras y compilar datos estadísticos.

- 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 número IMO del buque
- estado de abanderamiento del buque
- nombre del capitán
- puerto de descarga
- distintivo de llamada
- número del viaje
- para las mercancías cargadas en el puerto en cuestión: identificación de los contenedores, si procede; cantidad y descripción de las mercancías
- número de los documentos de transporte de la carga 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 que la declaración de carga esté 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.

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.

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 exigidos y especificados en la Práctica recomendada 2.3.1 y en la Norma 2.3.2 que no figuren en dichos documentos se consignan en otro lugar debidamente certificados.

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.

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

2.4.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de provisiones del buque esté 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.

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

2.5.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de efectos de la tripulación esté 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. Las autoridades públicas pueden exigir igualmente que cada tripulante ponga su firma, o una marca distintiva en caso de no poder hacerlo, junto a la declaración relativa a sus efectos.

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

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

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

- nombre y número IMO del buque
- Estado de abanderamiento del buque
- distintivo de la llamada
- número del viaje
- apellido(s)
- nombre(s)
- nacionalidad
- grado o funciones
- fecha y lugar de nacimiento
- clase y número de documento de identidad
- puerto y fecha de llegada
- último puerto de escala

2.6.2 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la lista de la tripulación esté 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.

2.6.3 No se utiliza

2.6.4 Práctica recomendada. Cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga escala en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y 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 deberán aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas.

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

2.7.1 No se utiliza

2.7.2 Práctica recomendada. 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.

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

- nombre y número IMO del buque

- Estado de abanderamiento del buque
- número de viaje
- distintivo de llamada
- apellido (s)
- nombre (s)
- nacionalidad
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- tipo de documento de identidad o de documento de viaje presentado por el pasajero
- número de serie del documento de identidad o de documento de viaje presentado por el pasajero
- número de serie del documento de identidad o del documento de viaje
- puerto de embarco
- puerto de desembarco
- puerto y fecha de llegada del buque
- pasajero en tránsito o no

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

2.7.5 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la lista de pasajeros esté 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.

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

- nombre del buque
- distintivo de llamada
- número IMO
- Estado de abanderamiento del buque
- nombre del capitán
- número 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

- Información adicional

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.

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

C. Documentos a la llegada

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

- cinco ejemplares de la declaración general
- cuatro ejemplares de la declaración de carga
- cuatro ejemplares de la declaración de provisiones del buque
- dos ejemplares de la declaración de efectos de la tripulación
- cuatro ejemplares de la lista de la tripulación
- cuatro ejemplares de la lista de pasajeros
- un ejemplar del manifiesto de mercancías peligrosas
- un ejemplar de la declaración marítima de sanidad

D. Documentos a la salida

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

- cinco ejemplares de la declaración general

- cuatro ejemplares de la declaración de carga
- tres ejemplares de la declaración de provisiones del buque
- dos ejemplares de la lista de tripulación
- dos ejemplares de la lista de pasajeros
- un ejemplar del manifiesto de mercancías peligrosas

2.12.1 Norma. En lo que respecta a la carga que ha sido ya objeto de una declaración a la llegada a puerto y que permanece a bordo, no se exigirá una nueva declaración de carga a la salida del mismo puerto.

2.12.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no--deben exigir declaración separada para las provisiones del buque 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 a tal efecto en dicho puerto.

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.

2.13 *

E. Escalas consecutivas en dos o más puertos del mismo Estado

2.14 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, sin escala intermedia en otro país, deben reducirse a un mínimo.

F. Tramitación de documentos

2.15 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, siempre que sea posible, deben aceptar los documentos a que se refiere el presente Anexo, con la excepción de los mencionados en la Norma 3.7, cualquiera sea el idioma en que los datos estén redactados, entendiéndose que las autoridades públicas podrán exigir una traducción escrita u oral a alguno de los idiomas oficiales de su país o de la Organización cuando lo estimen necesario.

2.16 Norma. Las autoridades públicas aceptarán los documentos transmitidos por cualquier medio legible y comprensible, incluidos los documentos manuscritos con tinta o lápiz indeleble o los producidos mediante procedimientos informáticos.

2.16.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán, cuando se requiera, una firma manuscrita, en facsímil, formada por perforaciones, estampada, en símbolo o 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 interesada.

* Los números de la sección 2.13 se reservan para uso futuro.

2.17 Norma. Las autoridades públicas del país de cualquier puerto previsto de llegada, descarga o tránsito no exigirán que ninguno de los documentos mencionados en el presente capítulo y relativos al buque, la carga, las provisiones del buque, los pasajeros o la tripulación esté legalizado, verificado, autenticado o refrendado por uno de sus representantes en el extranjero. Esta disposición no significa en modo alguno que se impida exigir la presentación del pasaporte y otro documento de identidad a un pasajero o tripulante para visarlo o con fines análogos.

G. Errores en los documentos: sanciones

2.18 Norma. Las autoridades públicas autorizarán la corrección de errores en los documentos a que hace referencia el anexo sin demorar la salida del buque en los casos siguientes: cuando estén satisfechas de que los errores han sido cometidos por inadvertencia, no son de índole grave, no son debidos a negligencia repetida y han sido cometidos sin intención de infringir leyes o reglamentos, a condición de que dichos errores sean reparados antes de terminar el control de documentos y rectificados sin dilación.

2.19 Norma. Si se encuentran errores en los documentos a que hace referencia el anexo, que hayan sido firmados por el capitán o el propietario del buque o en nombre de éstos, o autenticados, no se impondrán sanciones hasta que se haya dado la 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 las leyes o reglamentos del Estado rector del puerto.

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

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 personas que requieran asistencia médica de urgencia, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación posible, dando información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión que se trate y de la identidad de las personas afectadas.

2.21 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 trámites necesarios para que los enfermos o heridos sean desembarcados con prontitud y el buque sea despachado sin demora.

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

2.23 Norma. A los buques que hagan escala con ese 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.

2.24 Norma. Si las autoridades públicas exigen la declaración general, dicho documento no contendrá más datos que los prescritos en la Práctica recomendada 2.2.2, y de ser posible, contendrá menos.

2.25 Norma. Siempre que las autoridades públicas preceptúen medidas de control aplicables a la llegada de un buque antes de ser desembarcados los enfermos o heridos, la asistencia médica de urgencia se antepondrá a dichas medidas de control.

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

2.27 Norma. La asistencia médica de urgencia y las medidas de protección de la salud pública se antepondrán a todas las medidas de control que puedan aplicar las autoridades públicas en relación con los enfermos o heridos desembarcados.

Capítulo 3

Llegada y salida de personas

Este capítulo contiene las disposiciones relativas a los trámites exigidos por las autoridades públicas respecto de las tripulaciones y los pasajeros a la llegada o salida de un buque.

A. Documentos 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 deben establecer en la medida de lo posible, por acuerdo bilateral o multilateral, la aceptación de documentos oficiales de identidad en vez de pasaportes.

3.2 Norma. Las autoridades públicas tomarán medidas para que los pasaportes de los pasajeros, y 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 y no los retendrán con fines de control suplementario, excepto si se pone un obstáculo cualquiera a la admisión de un pasajero en el territorio.

3.3.1 Norma. Cada Estado Contratante se asegurará de que las autoridades públicas se incautan de los documentos de viajes 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 sea responsable de 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.

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.

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

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

* En el apéndice 2 figura un posible modelo de cara de envío.

3.3.5 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.

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

- al país de embarco, o
- a cualquier otro lugar donde la persona sea admisible

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

3.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir de los pasajeros al embarco o desembarco, o de los propietarios de buques que los representen, información escrita que complemente o duplique la que ya figura en sus pasaportes o documentos oficiales de identidad, 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 completa r los documentos a que se refiere el presente Anexo, deben limitar las preguntas para identificar mejor a los pasajeros a los puntos indicados en la Práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarco y desembarco). Dichas autoridades aceptarán la tarjeta de embarco y desembarco rellenada por el pasajero sin exigir que sea

cumplimentada o controlada por el propietario del buque. Se debe aceptar la tarjeta escrita a mano en forma legible, a menos que se especifiquen caracteres de imprenta. No debe exigirse a cada pasajero más que un ejemplar de la tarjeta de embarco o desembarco, incluidas copias simultáneas en papel carbón.

3.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos 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
- punto de embarco o desembarco
- sexo
- dirección en el lugar de destino
- firma

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 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 de él debe limitarse, por regla general, a las que proceden de una región infectada por una de las enfermedades de cuarentena dentro del periodo de incubación de la enfermedad (como está previsto en el Reglamento

Sanitario Internacional). No obstante, tales personas pueden ser sometidas a un reconocimiento médico suplementario, según las disposiciones de dicho Reglamento.

3.9 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben normalmente efectuar la inspección aduanera de equipajes acompañados de los pasajeros a la llegada por muestreo o selección. En la medida de lo posible no se exigirá declaración escrita para los equipajes acompañados de los pasajeros.

3.9.1 Práctica recomendada. Siempre que sea posible las autoridades públicas suprimirán la inspección de equipajes acompañados de los pasajeros a la salida, sin obviar por ello la posible necesidad de imponer medidas de seguridad apropiadas.

3.9.2 Práctica recomendada. Cuando la inspección de equipajes acompañados de los pasajeros a la salida no pueda ser evitada del todo, dicha inspección se hará normalmente por muestreo o selección.

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.

3.10.1 Norma. En el documento de identidad de personal marítimo las autoridades públicas no exigirán más que los datos siguientes:

- apellido(s)
- nombre(s)
- fecha y lugar de nacimiento
- nacionalidad
- señas particulares
- fotografía de identidad (certificada)

- firma
- fecha de expiración (si procede)
- autoridad pública que ha expedido el documento

3.10.2 Norma. Cuando el personal marítimo deba entrar o salir de un país en calidad de pasajero por cualquier medio de transporte, ya sea:

a) para incorporarse a su buque o trasladarse a otro buque, o
b) en tránsito para incorporarse a su buque en otro país, 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 personal marítimo válido, 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 deben exigir normalmente a los tripulantes la presentación de documentos de identidad individuales ni datos complementarios del documento de identidad de personal marítimo que no sean los que figuran en la lista de la tripulación.

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

3.11 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, deben tomar las medidas oportunas para que fluya bien el tráfico portuario y quepa despachar rápidamente a los pasajeros, tripulantes y equipajes y deben habilitar personal suficiente y comprobar que hay instalaciones adecuadas, prestando atención especial a los medios de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de medios mecanizados) hasta los puntos en que los pasajeros sufren frecuentemente retrasos. Cuando sea necesario, habrán de tomarse medidas para que los pasajeros y tripulantes puedan hacer bajo techado el trayecto desde el buque hasta los puntos de control de pasajeros

y tripulantes. Estas medidas e instalaciones deben ser flexibles y capaces de ampliación para adaptarse a las mayores medidas de seguridad en situaciones de intensificación del riesgo.

3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben:

a) con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, adoptar medidas apropiadas para establecer:
   i) un método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;
   ii) un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados tan pronto como lleguen a la zona donde pueden ser reclamados;
   iii) instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o impedidos;
b) procurar que las autoridades portuarias tomen todas las medidas necesarias para:
   i) habilitar accesos fáciles y rápidos de los pasajeros y sus equipajes a los medios de transporte locales;
   ii) 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.

3.11.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, a fin de acelerar el despacho deben considerar la posibilidad de introducir el sistema de doble circuito* para el despacho de pasajeros con su equipaje y vehículos privados de carretera.

* Véase la Práctica recomendada 6 del Capítulo 1 del Anexo Específico J del Convenio de Kyoto revisado (1999) y sus directrices.

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

a) enviar a las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de inspección;

b) tener preparados los documentos de a bordo para un examen rápido;

c) preparar las escalas u otros medios de embarco mientras el buque se dirige al puerto de atraque o de fondeo;

d) organizar rápidamente la reunión y presentación de las personas a bordo, con los documentos necesarios para la inspección, y a tal fin tomar medidas para relevar a los tripulantes 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, los apellidos deben consignarse en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paterno y materno, el paterno debe preceder al materno. En el caso de las mujeres casadas, cuando se hace uso del apellido paterno del marido y de la mujer, el del marido debe preceder al de la mujer.

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

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.

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

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

3.15.3 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 normalizados, elaborados o aceptados por la Organización en colaboración con otras organizaciones internacionales competentes, y que sean comunes, en la mayor medida posible, a todos los modos de transporte.

C. Instalaciones especiales para el transporte marítimo de los pasajeros de edad avanzada y de los impedidos

3.16 Práctica recomendada. Deben adoptarse medidas a fin de que los pasajeros con deficiencias de tipo auditivo y visual tengan fácil acceso a toda la información necesaria sobre seguridad y transporte.

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

3.18 Práctica recomendada. Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, se procurará en la mayor medida posible ofrecer servicios de transporte público accesibles y a un precio razonable, adaptando los servicios existentes y previstos, o estableciendo disposiciones especiales destinadas a los pasajeros que tengan dificultades para moverse.

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

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

3.20 Norma. Las autoridades públicas darán libre plática por radio a un buque dedicado a cruceros 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 de cuarentena.

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.

3.22 Norma. A los buques dedicados a cruceros sólo se les exigirá la declaración de provisiones del buque y la declaración de efectos de la tripulación en el primer puerto de llegada de un Estado.

3.23 Norma. Los pasaportes demás documentos oficiales de identidad permanecerán en todo momento en posesión de los pasajeros en crucero.

3.24 Práctica recomendada. Cuando un buque dedicado a cruceros permanezca en un puerto durante menos de 72 h, los pasajeros en crucero sólo necesitarán visados en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas.

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

3.26 Norma. Por lo general, y salvo que sea por razones de seguridad y para comprobar su identidad y admisibilidad, las autoridades públicas de inmigración no someterán a interrogatorios personales a los pasajeros en crucero.

3.27 Norma. Si un buque dedicado a cruceros hace escala 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 puerto de llegada y en el último puerto de salida.

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

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

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

3.31 Norma. Durante la permanencia en puerto del buque dedicado a cruceros, y para uso de sus pasajeros, se permitirá la venta a bordo de mercancías exentas de derechos de aduanas.

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.

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

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

3.35 No se utiliza

E. Medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito

3.36 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, salvo que haya razones de seguridad.

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

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

3.39 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.

3.40 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que sigan 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.

3.41 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.

3.42 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que desembarquen del 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.

F. Medidas de facilitación para buques dedicados a servicios científicos

3.43 Práctica recomendada. Un buque dedicado a servicios científicos lleva personal necesariamente empleado a bordo para los fines científicos del viaje. Dicho personal, si satisface tal requisito, gozará de facilidades por lo menos iguales a las concedidas a los tripulantes del buque.

G. Otras medidas de facilitación para los tripulantes extranjeros de los buques dedicados a viajes internacionales: permiso de tierra

3.44 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros 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, seguridad u orden públicos.

3.45 Norma. No se exigirá visado a los tripulantes para que puedan gozar del permiso de tierra.

3.46 Práctica recomendada. Los tripulantes no estarán normalmente sometidos a ningún control personal al desembarcar o embarcar con permiso de tierra.

3.47 Norma. Para disfrutar del permiso de tierra los tripulantes no necesitarán llevar un documento especial, por ejemplo un pase.

3.48 Práctica recomendada. Si se exige que los tripulantes lleven documento de identidad para desembarcar con permiso de tierra, dicho documento será uno de los mencionados en la Norma 3.10.

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 acreditada, 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.

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

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

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;

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 solo 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, vigilarán los embarcos y desembarcos
- se deberán mantener medios de comunicación adecuados
- 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.

4.3.2.4 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 halle a bordo, incluido el suministro de las provisiones adecuadas, alojamiento, atención médica apropiada y el uso de instalaciones sanitarias.

4.5 Trabajo a bordo

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 del 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 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 del 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 autorizaran 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 capitulo.

4.13 El Estado de abanderamiento

4.13.1 Norma. 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 pertinentes y facilitar la devolución del polizón en la primera oportunidad que se presente
- adoptar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón

4.14 Devolución de polizones

4.14.1 Practica recomendada. Cuando los documentos de un polizón no estén en 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 su 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.

Capítulo 5

Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos

Este capítulo contiene las disposiciones relativas a las formalidades que las autoridades públicas exigen al propietario del buque, a su agente, o al capitán.

A. Disposiciones generales

5.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, deben adoptar las medidas oportunas para reducir al mínimo el tiempo de permanencia en puerto, y con este fin deben disponer lo necesario para que fluya bien el tráfico portuario y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas con la llegada y salida de buques, así como los medios de embarco y desembarco, carga y descarga, servicios de reparaciones, etc., y las correspondientes medidas de seguridad. También deben disponer lo necesario para, en la medida de lo posible, dar entrada a los buques de carga y sus cargamentos y despacharlos en la zona de trabajo de los buques.

5.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques y las administraciones portuarias, deben adoptar las medidas oportunas para que fluya bien el tráfico portuario y simplificar y facilitar la manipulación y las formalidades de despacho de la carga. Tales medidas deben abarcar todas las fases desde la llegada del buque al muelle: descarga, despacho aduanero y, de ser necesario, almacenaje y reexpedición. Se debe establecer un acceso cómodo y directo entre el almacén de mercancías y la zona de aduanas, situados de preferencia cerca de los muelles, y deben instalarse medios transportadores mecánicos dondequiera que sea posible.

5.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben animar a los propietarios o gestores de las terminales marítimas de carga a que los doten de

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

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

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

5.6 Practica recomendada. Las autoridades públicas han de establecer procedimientos simplificados para el despacho sin tardanza de paquetes de regalo y muestras comerciales que no excedan de cierto valor o cantidad, el cual se fijará al nivel más elevado posible.

B. Despacho de la carga

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.

5.7.1 Practica 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.

5.8 Practica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deben facilitar la admisión temporal de equipo especial de manipulación de la carga que llegue en buques y sea utilizado en los puertos de escala para cargar, descargar y manipular la carga.

5.9 Reservado

5.10 Practica recomendada. Las autoridades públicas deben establecer procedimientos para el despacho de la carga basándose en las disposiciones pertinentes y directrices conexas del Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros (Convenio de Kyoto revisado).

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.

5.11 Norma. Las autoridades públicas limitarán la intervención física al mínimo necesario que permita garantizar el cumplimiento de la ley.

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

5.13 Norma. Las autoridades públicas se asegurarán de que las exigencias de la recopilación de datos estadísticos no reduzcan de manera significativa la eficacia del comercio marítimo.

5.14 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben recurrir a sistemas de intercambio electrónico de información para obtener información que permita simplificar y agilizar los trámites de despacho.

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

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

5.16 Práctica recomendada. Las autoridades públicas harán que en los reglamentos mencionados en la Norma 5.15 esté prevista la aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas y los contenedores admitidos temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate.

5.17 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 5.15, 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.

5.18 Norma. Los Gobiernos Contratantes permitirán la admisión temporal de elementos de contenedores sin cobrar derechos de aduana ni otros impuestos o gravámenes, cuando estos elementos se necesiten para la reparación de contenedores que ya se hayan admitido de conformidad con lo previsto en la Norma 5.15.

D. Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto

5.19 Norma. Cuando toda o parte de la carga mencionada en la declaración de carga no se desembarque en el puerto de destino previsto, las autoridades públicas permitirán que esta declaración sea modificada y no impondrán sanciones si se tiene la

certeza de que la carga en cuestión no ha sido embarcada a bordo del buque o, de lo contrario, que ha sido desembarcada en otro puerto.

5.20 Norma. Cuando por error, o cualquier otra razón válida, se desembarque 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. Limitación de la responsabilidad del propietario del buque

5.21 Norma. Las autoridades públicas no exigirán que el propietario del buque incluya pormenores especiales en el documento de transporte o en la copia de este documento, a menos que él mismo sea el importador o el exportador, o actúe en nombre de ellos.

5.22 Norma. Las autoridades públicas no harán responsable al propietario del buque de la presentación o exactitud de los documentos exigidos al importador o al exportador a efectos de aduanas, a menos que él mismo sea el importador o el exportador, o actúe en nombre de ellos.

Capítulo 6

Sanidad pública y cuarentena incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios

6.1 Norma. Las autoridades públicas de un Estado que no sea Parte en el Reglamento Sanitario Internacional deberán esforzarse por aplicar las disposiciones de este Reglamento al transporte marítimo internacional.

6.2 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.

6.3 Práctica recomendada. Cuando se exijan certificados sanitarios u otros documentos análogos para la expedición de ciertos animales o plantas o de productos de origen animal o vegetal, dichos certificados y documentos deben ser simples y ampliamente divulgados; los Estados Contratantes colaborarán con vistas a la normalización de estos documentos.

6.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben conceder la libre plática 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 en puerto no introducirá o propagará una enfermedad de cuarentena. Las autoridades sanitarias, en lo posible, deben ser autorizadas a subir a bordo del buque antes de su entrada en el puerto.

6.4.1 Norma. Las autoridades públicas solicitarán la cooperación de los propietarios de buques para cumplir con todo requisito según el cual cualquier enfermedad a bordo de un buque ha de comunicarse inmediatamente por radio a la autoridad sanitaria del

puerto de destino del buque para facilitar el envío del personal médico especializado y el material necesario para las formalidades sanitarias a la llegada.

6.5 Norma. Las autoridades públicas deben tomar disposiciones para que todas las agencias de viaje 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 los formularios de certificados de vacunación conforme al Reglamento Sanitario Internacional. Las autoridades públicas tomarán 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.

6.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben habilitar en el mayor número posible de puertos las instalaciones y servicios necesarios para la vacunación o revacunación, así como para la tramitación de los certificados internacionales correspondientes.

6.7 Norma. Las autoridades públicas se asegurarán de que las medidas y los trámites sanitarios se toman en el acto, se terminan sin demora y se aplican sin discriminación.

6.8 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben mantener, en el mayor número posible de puertos, instalaciones y servicios suficientes para permitir la recta aplicación de las medidas sanitarias y de cuarentena en lo que se refiere a animales y plantas.

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

6.10 Norma. Salvo en casos de urgencia que supongan un grave peligro para la salud pública, las autoridades sanitarias del puerto no impedirán, por razón de cualquier otra epidemia, que un buque no infectado de una enfermedad de cuarentena ni sospechoso de estarlo, desembarque o embarque mercancías o provisiones, tome combustible o agua potable.

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

Capítulo 7

Disposiciones diversas

A. Fianzas y otras formas de garantía

7.1 Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas exijan a los propietarios de buques la provisión de fianzas u otras formas de garantía respecto de sus obligaciones en virtud de las leyes y reglamentos relativos a aduanas, inmigración, salud pública, protección veterinaria u otras leyes análogas del Estado, dichas autoridades deben autorizar, en lo posible, la provisión de una única fianza global.

B. Servicios en los puertos

7.2 Práctica recomendada. Los servicios normales de las autoridades públicas deben ser facilitados gratuitamente en los puertos durante horas normales de servicio. Las autoridades públicas deben establecer para sus servicios portuarios horarios regulares que correspondan a los periodos en que suele haber mayor volumen de trabajo.

7.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes adoptarán 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 los trámites, a condición de que se notifique de antemano a las autoridades públicas la hora prevista de entrada o de salida.

7.4 Norma. Las autoridades sanitarias no cobrarán derecho alguno por visitas médicas y reconocimientos complementarios efectuados a cualquier hora del día o de la noche, ya sean de carácter bacteriológico o de otra especie, que puedan ser necesarios para averiguar el estado de salud de la persona examinada; tampoco

cobrarán 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 cobrarán 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 cobran 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.

7.5 Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas faciliten servicios fuera de los horarios regulares a que se refiere la Práctica recomendada 7.2, deberán hacerlo en condiciones razonables y que no excedan del costo real de los servicios prestados.

7.6 Norma. Cuando el volumen de tráfico en un puerto lo justifique, las autoridades habilitarán los servicios necesarios para llevar a cabo los trámites relacionados con la carga y los equipajes, independientemente de su valor y naturaleza.

7.7 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes deben procurar tomar medidas en virtud de las cuales un Estado permitirá a otro Estado, antes o durante el viaje, inspeccionar los buques, pasajeros, tripulantes, equipajes y las mercancías, así como los documentos de aduana, de inmigración, de sanidad pública y de cuarentena en lo que se refiere a animales y plantas, cuando estas medidas puedan facilitar el cumplimiento de las formalidades, a la llegada, en el territorio de ese otro Estado.

C. Ayuda de emergencia

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

7.9 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 7.8.

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

D. Comisiones nacionales de facilitación

7.11 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes, cuando lo estimen necesario y apropiado, establecerán un programa nacional de transporte marítimo basado en las prescripciones del presente anexo relacionadas con la facilitación y harán que el objetivo de su programa de facilitación consista en tomar todas las medidas oportunas para facilitar y agilizar el movimiento de buques, carga, tripulación, pasajeros, correo y provisiones, y eliminar e impedir obstáculos y demoras innecesarios.

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

Información adicional
sobre prescripciones relativas a facilitación

Apéndice 1

Formularios FAL de la OMI

DECLARACIÓN GENERAL

(Formulario FAL 1 de la OMI)

☐ Llegada ☐ Salida

<table>
<tr><td colspan="2">1.1 Nombre y tipo del buque</td><td colspan="2">1.2 Número IMO</td></tr>
<tr><td colspan="2">1.3 Distintivo de llamada</td><td colspan="2">1.4 Número del viaje</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Puerto de llegada / salida</td><td colspan="2">3. Fecha y hora de llegada / salida</td></tr>
<tr><td>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="2">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>10. Arqueo neto</td></tr>
<tr><td colspan="2">11. Situación del buque en el puerto (muelle o puesto de atraque)</td></tr>
<tr><td colspan="4">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)</td></tr>
<tr><td colspan="4">13. Breve descripción de la carga</td></tr>
<tr><td>14. Número de miembros de la tripulación</td><td>15. Número de pasajeros</td><td colspan="2" rowspan="3">16. Observaciones</td></tr>
<tr><td colspan="2">Documentos anexos
(indíquese el número de ejemplares)</td></tr>
<tr><td>17. Declaración de carga</td><td>18. Declaración de provisiones del buque</td></tr>
<tr><td>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>22. Declaración de efectos de la tripulación (únicamente a la llegada)</td><td>23. Declaración marítima de sanidad (únicamente a la llegada)</td></tr>
<tr><td colspan="4">24. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado</td></tr>
</table>

Para uso oficial

DECLARACIÓN DE CARGA

(Formulario 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 del buque*	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.

DECLARACIÓN DE PROVISIONES DEL BUQUE

(Formulario 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					

DECLARACIÓN DE EFECTOS DE LA TRIPULACIÓN

(Formulario 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: vino, licores, cigarrillos, tabaco, etc.

LISTA DE LA TRIPULACIÓN

(Formulario FAL 5 de la OMI)

			☐ Llegada	☐ Salida	Página N°
1.1 Nombre del buque			1.2 Número IMO		
1.3 Distintivo de la 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					

LISTA DE PASAJEROS

(Formulario FAL 6 de la OMI)

					☐ Llegada	☐ Salida	Página N°
1.1 Nombre del buque		1.2 Número IMO			1.3 Distintivo de la llamada		
1.4 Número de 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 desem-barco	12. Pasajero en tránsito o no
13. Fecha y firma del capitán o del agente debidamente autorizado							

MANIFIESTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

(Formulario 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 en el párrafo 5.4.3.1 del capítulo 5.4 del Código IMDG)

1.1 Nombre del buque			1.2 Número IMO			1.3 Distintivo de la llamada						
1.4. Número del viaje			2. Estado de abanderamiento del buque			3. Puerto de carga			4. Puesto 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						19.2Lugar y fecha						
Firma del capitán						Firma del agente						

Apéndice 2

Llegada y salida de personas

Posible modelo de carta a la que se hace referencia

De: Oficina de inmigración o autoridad competente: (nombre)
Puerto/ aeropuerto: (nombre)
Teléfono:
Télex:
Facsímil:

A: Oficina de inmigración o autoridad competente: (nombre)
Puerto/ aeropuerto: (nombre)
País: (nombre)

Sírvase encontrar adjunta la fotocopia de una tarjeta de identidad/ pasaporte fraudulento/ falsificado/ falso.

Número del documento:

País en cuyo nombre se expidió el documento:

El documento antedicho era utilizado por una persona que afirmaba ser:

Apellido (s):

Nombre (s):

Fecha de nacimiento:

Lugar de nacimiento:

Nacionalidad:

Residencia:

Dicha persona llegó el (fecha), al puerto de (nombre) en un buque que salió de (ciudad y país) el (fecha) (número de viaje).

Se negó la entrada en (nombre del país) al poseedor del documento y se cursaron instrucciones al propietario del buque para que sacara al pasajero del territorio de este Estado en el viaje número/ vuelo N° (número del viaje o del vuelo) con salida el (fecha) a las (hora) de (nombre del puerto/ aeropuerto).

El documento mencionado se requiere como prueba para el procesamiento de su poseedor. Dado que dicho documento es propiedad del Estado en cuyo nombre se expidió, se devolverá a las autoridades competentes de … despúes de celebrado el juicio.

De conformidad con el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, se invita al último país en el que haya estado una persona, y desde el que haya viajado, a que acepte a esa persona para examinar de nuevo el caso, cuando a éste se la haya negado la entrada en otro país.

Fecha: Nombre y firma del funcionario:

Cargo:

Nombre de la oficina de inmigración o de la autoridad competente:

(Advertencia: esta carta NO constituye un documento de identificación)

Apéndice 3
Formulario de notificación de los pormenores relativos al buque y al polizón, que se menciona en la Práctica recomendada 4.6.2

<table>
<tr>
<td>INFORMACION RELATIVA A BUQUE
Nombre del buque:
No. IMO:
Pabellón:
Campaña:
Dirección de la compañía:
Agente en el próximo puerto:
Dirección del agente:
Distintivo de radiollamada internacional
N° Inmarsat:
Puerto de matrícula:
Nombre del capitán:</td>
<td rowspan="2">Apellidos (s):
Nombre(s):
Nombre por el que se le conoce:
Sexo:
Fecha de nacimiento:
Lugar de nacimiento:
Nacionalidad declarada:
Domicilio particular:
País:

Tipo de documento de identidad, p. ej.: N° de pasaporte, N° del documento de identidad, o N° 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:

Fotografía
(si la hubiere)</td>
</tr>
<tr>
<td>INFORMACION RELATIVA AL POLIZON
Fecha /hora en que se lo descubrió a bordo:
Lugar de embarco:
Fecha/hora de embarco:
Destino final al que pretende llegar:
Motivos por los que declara haber embarcado en el buque*:</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Descripción física general del polizón:</td>
</tr>
</table>

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

Primer idioma: Habla: Lee: Escribe:	Otros idiomas: Habla: Lee: Escribe:

Otros pormenores:

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

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

Fecha(s) de las entrevista(s):

Firma del polizón: Firma del capitán:

Fecha: Fecha:

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 del Buque", contemplado en la norma 2.3.4.

2. En la práctica recomendada 2.6.4, que establece que cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga escala en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y 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 deberán aceptar 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 Nº 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.

13. La República de Costa Rica hace reserva a los artículos VII, VIII y IX del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965, enmendado, 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 3. Se designa a la Dirección de Navegación y Seguridad de la División Marítimo Portuaria 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 4. 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 SALA DE SESIONES DE LA COMISIÓN DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR, A LOS VEINTISÉIS DÍAS DEL MES DE OCTUBRE DE DOS MIL DIECISIETE.

DANNY HAYLING CARCACHE **JORGE RODRÍGUEZ ARAYA**

NATALIA DÍAZ QUINTANA **MARTA ARAUZ MORA**

FRANCISCO CAMACHO LEIVA **EPSY CAMPBELL BARR**

JOHNNY LEIVA BADILLA **NIDIA JIMÉNEZ VÁSQUEZ**

JUAN LUIS JIMÉNEZ SUCCAR
DIPUTADOS

LEIDO: ggs
Confronta: mgr