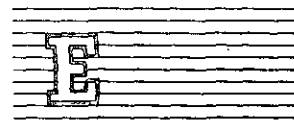


NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



Distr.
LIMITADA

E/CEPAL/L.294
5 de octubre de 1983

ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L

Comisión Económica para América Latina

Primera Reunión de Cooperación Marítima
Regional entre Países Sudamericanos,
México y Panamá, patrocinada por la
Organización Marítima Internacional (OMI)
y la Comisión Económica para América
Latina (CEPAL)

Santiago de Chile, 17 al 21 de octubre de 1983



HACIA LA UNIFORMIDAD DE LA DOCUMENTACION NAVIERA

I N D I C E

	<u>Página</u>
I. ANTECEDENTES	1
II. FORMULARIOS BASICOS	4
III. CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCION 254 (IX) DE LA ALALC	6
IV. MANUAL DE DOCUMENTACION NAVIERA	7
V. INTERVENCION CONSULAR EN EL TRANSPORTE Y EL COMERCIO	8
ANEXOS	13



TRANSPORTE INTERNACIONAL MARITIMO

I. ANTECEDENTES

El exceso de papeleo en el transporte marítimo y las formalidades consulares que se exigen a la documentación naviera son problemas que vienen preocupando desde hace años a diversos organismos internacionales intergubernamentales y privados, y a algunos gobiernos, agrupaciones de armadores y comités de facilitación del transporte y del comercio en diferentes regiones del mundo.

Sin ánimo de hacer un recuento de la labor realizada en este campo, que podría no ser completo, parece oportuno citar algunos hitos en el camino hacia la liberación de las exigencias que deben cumplirse en la navegación marítima.

Cronológicamente, cabe mencionar los esfuerzos de la Organización de los Estados Americanos, que a través de la Conferencia Portuaria Interamericana (desde su primera reunión, efectuada en San José, Costa Rica, en 1956) y de su Comité Técnico Permanente de Puertos, se ha interesado en plantear el problema y buscarle soluciones para la región. Esos esfuerzos se concretaron en el Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional, denominado Convenio de Mar del Plata (véase el anexo 1) por haber sido negociado y suscrito en esa ciudad argentina durante la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana (junio de 1963), y en su Anexo, aprobado en la Primera Conferencia Especial Interamericana de Puertos (Washington, D.C., abril de 1966 (véase el anexo 2).

El Convenio de Mar del Plata constituye un compromiso para facilitar y acelerar los servicios de transporte acuático internacional entre los territorios de las Partes Contratantes, mediante la reducción al mínimo de las formalidades, requisitos y trámites que han de cumplir las naves para su recepción y despacho y para el tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje. Hasta la fecha, han depositado el instrumento de ratificación ante la Secretaría General de la OEA doce países: Argentina, Costa Rica, Chile, Ecuador, Estados Unidos de América, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay. El Convenio entró en vigor el 11 de enero de 1981. /

El Anexo al Convenio de Mar del Plata contiene las normas y métodos recomendados para simplificar y racionalizar las formalidades, exigencias de documentación y trámites relacionados con la llegada y zarpe de buques mercantes y se basó en el Anexo 9, relativo a la Facilitación, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) -que fue el primero en el mundo en tratar sobre esta materia- y en el trabajo preparatorio del Programa de Transporte OEA-CEPAL y del Comité Técnico Permanente de Puertos.

Por su parte, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental -hoy día la Organización Marítima Internacional (OMI)- creó en 1963 un grupo de expertos que, teniendo en cuenta los trabajos de la OACI, de la OEA y de la Comisión Económica para Europa

(CEPE), y con el asesoramiento de la Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS), de la Cámara Internacional de Comercio y de otros organismos, preparó el proyecto de Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, y su Anexo, que fue concertado por una conferencia diplomática que convocó la OCMI en Londres en 1953 (~~véase el anexo 4~~).

Los dos convenios mencionados son muy similares, obedecen a los mismos principios y sólo difieren en algunas normas y métodos recomendados, de acuerdo a las modalidades propias de los tráficos y operaciones en puertos europeos y americanos.

En cuanto a las iniciativas privadas, la primera correspondió a la industria naviera de la costa del Pacífico de Estados Unidos, que preparó en 1959, en cooperación con la Escuela de Negocios del San Francisco State College, un completo informe sobre el exceso de papeleo en el transporte marítimo internacional.^{1/} Dicho estudio subrayó la necesidad de simplificar, uniformar y normalizar los formularios que se exigía presentar a los buques para su recepción y despacho y los comparó con la documentación requerida en la navegación aérea, mostrando las enormes diferencias existentes en diversos países del mundo.

A raíz de ese informe, la Asociación Nacional de Armadores de Chile, con la colaboración de la Escuela de Negocios de la Universidad Católica de Valparaíso (Fundación Adolfo Ibañez), elaboró un estudio similar sobre la situación en los puertos chilenos,^{2/} que inspiró al Gobierno de Chile para designar una comisión mixta que analizara el problema. Como resultado del informe de esa comisión, se dictó el decreto supremo 105 de marzo de 1960 que eliminó el 70% de los documentos exigidos en el tráfico de cabotaje y el 54% de los que se usaban en el comercio exterior del país, medida considerada por el Comité Técnico Permanente de Puertos de la OEA como "el primer ejemplo que ha dado inspiración y leyes no sólo al Hemisferio sino también a todo el mundo marítimo en este importante aspecto del comercio internacional".

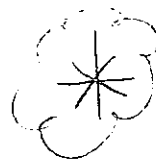
Poco tiempo después, la Argentina, el Brasil y el Perú adoptaron medidas administrativas similares para reducir el número de documentos exigidos a las naves, especialmente en el tráfico de cabotaje.

En cuanto a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) -hoy día la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)- su interés en la materia deriva del propio Tratado de Montevideo de 1960, cuyo artículo 49 disponía que las Partes Contratantes deberían procurar "en el más breve plazo posible simplificar y uniformar los trámites y formalidades relativos al comercio recíproco". Sobre esa base la Conferencia de las Partes Contratantes, en su segundo periodo de sesiones (México, D.F., 1962), al establecer la Comisión Asesora de Transporte le encomendó, entre otras tareas, el estudio de una documentación uniforme para la recepción y despacho de naves y cargas entre los países de la ALALC y la supresión de la intervención consular.

El Consejo de Transporte y Comunicaciones de la ALALC, en su primera reunión (mayo de 1966), dispuso la formación de un grupo de estudio sobre simplificación de la documentación naviera que preparó en mayo de 1968 los formularios básicos uniformes para la recepción y despacho de naves establecidos en el Anexo al Convenio de Mar del Plata. Esos formularios fueron sometidos a la Tercera Conferencia Portuaria Interamericana (Viña del Mar, noviembre de 1968), la que acordó adoptarlos con ligeras modificaciones para conciliarlos en lo posible con los de OCMI, que habían sido aprobados en 1967. En su segunda reunión (setiembre de 1969), el Consejo revisó dichos documentos y propuso su aprobación a la Novena Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo.

~~Finalmente~~, ~~En~~ virtud de la resolución 254 (IX) del 11 de diciembre de 1969, se aprobó la documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes (~~véase el Anexo 3~~). Dicha resolución dispone que la documentación exigible se ajustará en contenido y formato a las características de los formularios modelo que se anexan a ella, y establece el tamaño y el número máximo de copias que se podrán requerir a la recepción y al despacho. No se elaboraron documentos para la declaración marítima de sanidad y para la guía de correo pues existen formularios en uso, establecidos por los organismos internacionales correspondientes (la Organización Mundial de la Salud y la Unión Postal Universal, respectivamente).

Final / . . .



II. FORMULARIOS BASICOS

La resolución 254 (IX) de ALALC limita los formularios básicos a los siguientes:

1. Declaración general
2. Manifiesto de carga
3. Rol de tripulación
4. Lista de pasajeros
5. Declaración de suministros de buque (lista de rancho/tienda)
6. Declaración de efectos de tripulantes
7. Declaración marítima de sanidad
8. Guía de correo

Se trató de hacer coincidir en lo posible los formularios modelo ALALC/OEA con los de la OCMI para evitar duplicación de documentos, ya que los impresos correspondientes deben servir tanto en los puertos de origen como en los de destino de las embarcaciones y de la carga. Sin embargo, aunque es muy conveniente que sean iguales los formularios de uso mundial, no fue posible reproducir exactamente los documentos de la OCMI porque era indispensable tomar en cuenta las necesidades y modalidades de los países latinoamericanos, y porque se estimó procedente introducirles algunas modificaciones que mejoraran su estructura.

En general, se mantuvo el orden numérico original, que se consideró más lógico que el establecido por la OCMI debido a que el rol de tripulantes y la lista de pasajeros son documentos más importantes y de mayor uso que la declaración de suministros del buque y la declaración de efectos de la tripulación, los cuales se exigen solamente a algunos buques y en determinados casos.

Al reverso de todos los formularios se agregó su traducción a los idiomas francés, inglés y portugués, con miras a que sean aceptados universalmente y que, recíprocamente, se acepten en los países iberoamericanos los documentos que presenten en sus puertos las naves extrazonales, emitidos en francés o inglés, siempre que contengan al dorso su traducción al español o al portugués, según corresponda. Este es un procedimiento práctico muy útil que corresponde al aplicado por la OACI, cuyos formularios de tráfico internacional están impresos simultáneamente en español, francés e inglés.

En lo particular, el cambio principal consiste en reemplazar la declaración de carga de la OCMI por el manifiesto de carga, que cumple con las disposiciones del Anexo al Convenio de Mar del Plata y que es exactamente igual al manifiesto de carga de la Cámara Naviera Internacional (ICS). El manifiesto satisface diversas finalidades, pues sirve tanto a los armadores como a las autoridades aduaneras y portuarias. Al respecto, es oportuno señalar que en el propio Apéndice II del Convenio de la OCMI, la práctica recomendada 2.3.4 aboga por el uso de documentos comerciales ya existentes, como el manifiesto del buque o los conocimientos de embarque, en lugar de una declaración de carga por separado.

Otro cambio importante se refiere a la declaración general, a la cual se le han incorporado algunas informaciones que se consideran indispensables:

- a) nacionalidad de la nave, que es necesaria para el control de la reserva de carga dispuesta en el Convenio de Transporte por Agua (CTA) de la ALALC en el caso de los buques extranjeros fletados por empresas navieras de una de las Partes Contratantes;
- b) declaración de exactitud y veracidad, que se exige por ley en algunos países (Estados Unidos, por ejemplo) para el tráfico marítimo y ha sido adaptada del formulario de declaración general para la entrada y salida de aeronaves que aparece en el Anexo 9 relativo a la Facilitación del Convenio de la OACI; y
- c) autorización de zarpe, que responde al espíritu del método recomendado 2.2.1 del Anexo al Convenio de Mar del Plata y a la exigencia legal en la gran mayoría de los países del Sistema Interamericano, incluidos los Estados Unidos, que entrega a las Capitanías de puerto el control de las disposiciones internacionales sobre seguridad de la vida en el mar, entre las cuales la más importante es, precisamente, la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), firmada en Londres el 17 de junio de 1960.

Los otros cuatro formularios modelo ALALC/OEA son prácticamente iguales a los de la OCMI, excepto, como ya se dijo, que al reverso figura el texto traducido al francés, inglés y portugués.

Los formularios modelo de la OCMI son los siguientes:

- OCMI FAL Modelo 1 - Declaración general
- OCMI FAL Modelo 2 - Declaración de carga
- OCMI FAL Modelo 3 - Declaración de provisiones de a bordo
- OCMI FAL Modelo 4 - Declaración de efectos de la tripulación
- OCMI FAL Modelo 5 - Lista de la tripulación
- OCMI FAL Modelo 6 - Lista de pasajeros

Al igual que en el caso de OEA/ALALC, la OCMI no preparó formularios modelo para sanidad y correo por cuanto existen documentos normalizados establecidos por la Organización Mundial de la Salud y la Unión Postal Universal, respectivamente.

III. CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCION 254 (IX) DE LA ALALC

No obstante el tiempo transcurrido desde su dictación y las ventajas evidentes de la simplificación y estandarización de la documentación naviera, la resolución 254 (IX) de la ALALC se aplica solamente en cuatro países: Chile (por decreto supremo 77, del 11 de febrero de 1971), la Argentina (modificación al Digesto Marítimo y Fluvial, 1972), el Perú (por decreto supremo 36-72-TC, del 22 de diciembre de 1972) y el Ecuador (por decreto 167, del 12 de febrero de 1974). Desafortunadamente, dicha disposición de la ALALC no se estaría cumpliendo fielmente y en su totalidad en algunos países, pues subsistirían resabios de prácticas burocráticas abolidas al adoptarse la documentación básica uniforme, como la exigencia de presentar el manifiesto general de carga en el primer puerto de recalada o la obligatoriedad de emplear formularios que, si bien siguen el formato y diseño de los documentos modelo ALALC/OEA, deben llevar el escudo del país, y por tanto, no pueden utilizarse en los puertos extranjeros de origen o destino de la carga, con lo cual se frustra uno de los objetivos fundamentales de la normalización y se cae en el absurdo de tener que copiar de nuevo el manifiesto, que a veces se compone de decenas de páginas.

En otros países, como en Colombia según un informe de la Flota Mercante Grancolombiana, aunque no se ha dictado una reglamentación al respecto se emplean en general los formularios modelo establecidos por la resolución 254 (IX), pero no hay uniformidad en cuanto al número de copias exigidas en los diferentes puertos, ni en si se piden sólo para la recepción del buque o también para su despacho. Siguen exigiéndose asimismo otros documentos adicionales.

IV. MANUAL DE DOCUMENTACION NAVIERA

A fin de informar acerca de la documentación exigible en la recepción y el despacho de naves, con miras a uniformarla de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de Mar del Plata y en la resolución 254 (IX) de la ALALC, la CEPAL acometió la tarea de editar el "Manual de Documentación Naviera para los Puertos de América Latina" (E/CEPAL/1060, E/CEPAL/1060/Add.1 y E/CEPAL/1060/Add.2), cuya preparación estuvo a cargo del Programa de Transporte OEA/CEPAL. El Manual responde, por una parte, a la necesidad evidente de contar con una publicación que sirva de guía en una materia sobre la cual se carecía de información confiable y sistematizada, y por la otra, a la conveniencia de incentivar la simplificación y uniformidad de la documentación naviera y de disminuir y en lo posible eliminar las formalidades consulares en el despacho de buques.

La primera parte del Manual, editada en abril de 1979, comprende los requisitos que deben cumplir los buques mercantes en los puertos sudamericanos de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela y en los puertos centroamericanos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. La segunda parte contiene la información correspondiente a Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay y se publicó en abril de 1980. La tercera y última parte se refiere a las exigencias en materia de documentación naviera y las formalidades consulares que deben cumplir las naves que atienden el tráfico internacional en los puertos de México, Panamá y el Caribe (Antillas Holandesas, Bahamas, Barbados, Cuba, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, República Dominicana, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Trinidad y Tabago) y apareció en setiembre de 1981.

De conformidad con el acuerdo entre la CEPAL y la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), la actualización de las citadas disposiciones legales y reglamentarias ha quedado a cargo de este último organismo, cuya tarea consiste en distribuir oportunamente los suplementos y correcciones que sea necesario introducir a las versiones originales del Manual.

El Manual se refiere no solamente a los documentos exigibles en la recepción y el despacho de naves, de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Mar del Plata y en la resolución 254 (IX) de la ALALC, sino que también hace mención a los demás formularios, que por diversas disposiciones o simplemente por rutina, deben presentar los buques en los puertos latinoamericanos a las autoridades marítimas y aduaneras y a las empresas portuarias.

V. INTERVENCION CONSULAR EN EL TRANSPORTE Y EL COMERCIO

Durante el último cuarto de siglo, diversos organismos internacionales gubernamentales y privados se han venido preocupando de la simplificación de los trámites y de la documentación en el comercio exterior y en el transporte y asimismo de reducir la intervención consular en el despacho de las naves y en la importación de mercaderías.

Las Naciones Unidas se han interesado en el problema, como parte de sus esfuerzos hacia un nuevo orden económico internacional y el mejoramiento de las condiciones de los países en desarrollo, y específicamente han adoptado recomendaciones a través del Consejo Económico y Social, de las Comisiones Económicas para Europa y para América Latina y de los organismos especializados pertinentes, como el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Otro tanto han hecho la Organización de los Estados Americanos (OEA), el Consejo de Cooperación Aduanera, la Organización Internacional de Normalización y en forma especial, la ex-Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), que entre 1962 y 1972 examinó el asunto en diez oportunidades a través de sus diferentes foros: la Comisión Asesora de Transporte, el Grupo de expertos sobre intervención consular, el Consejo de Transporte y Comunicaciones, el Comité Ejecutivo Permanente y la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo.

En esta tarea de facilitación han participado activamente los organismos privados más importantes del comercio y la navegación, como la Cámara de Comercio Internacional, la Cámara Internacional de la Navegación, la Conferencia Marítima del Báltico e Internacional (the Baltic and International Maritime Conference, BIMCO), la Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (ICHCA), la Asociación Portuaria Internacional (International Association of Ports and Harbours (IAPH) y la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR).

Si bien esta campaña mundial ha dado ya sus frutos, sobre todo en cuanto a la supresión de formalidades relativas al comercio, queda aún mucho por hacer en materia de intervención consular en los actos de transporte y en particular, en lo que se refiere a la navegación marítima, puesto que la navegación aérea ha logrado liberarse de estas engorrosas trabas.

En efecto, todas las naciones industrializadas han eliminado ya totalmente las exigencias consulares, tanto en los actos de comercio como en los de transporte, siguiendo las recomendaciones del GATT y las disposiciones de los Convenios de facilitación del tráfico marítimo de la OMI, y del tráfico aéreo de la OACI.

En América latina existen iguales o similares recomendaciones en el plano regional y compromisos como los establecidos en el Tratado de Montevideo de 1960, cuyo artículo 49 prescribía en el inciso b) que las Partes Contratantes deberían procurar "en el más breve plazo posible

simplificar y uniformar los trámites y formalidades relativos al comercio recíproco", y en la resolución 45 (II) adoptada por el órgano máximo de la ALALC en su Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias (México, D.F., octubre 1962), que encomendó a la Comisión Asesora de transporte, entre sus tareas específicas, la de "estudiar medidas para facilitar y simplificar el despacho de las naves y cargas entre los países de la ALALC y especialmente, la supresión inmediata de la intervención consular y la extinción de los derechos pertinentes".

Por su parte, el Convenio Interamericano para facilitar el transporte acuático internacional (Convenio de Mar del Plata) tiene como finalidad precisa la simplificación de los trámites y formalidades inherentes a la recepción y despacho de naves, y su Anexo establece específicamente que, al efectuarse la recepción de la nave, las autoridades no deberían exigir que los documentos relacionados con la nave, su carga, sus suministros, sus pasajeros o su tripulación "sean legalizados, verificados o autenticados o que lo hayan sido por cualesquiera de sus representantes en el extranjero".

No obstante, hasta ahora sólo se ha logrado un avance en lo concerniente al tráfico aéreo, mientras que en el transporte marítimo subsisten exigencias de visación consular que podrían suprimirse sin perjuicio alguno y con evidentes beneficios para las naves, para el personal naviero y para los cónsules.

En el cuadro 1 se detallan los documentos -cada uno de los cuales tiene que presentarse en varios ejemplares- que deben ser visados por el Cónsul respectivo de los países de la ALADI, en el transporte marítimo y en el aéreo. Sus diferencias no se consideren justificadas, ya que las autoridades a quienes van destinados dichos documentos son prácticamente las mismas: Aduanas, Migración, Policía Internacional, Sanidad, etc.

Como puede apreciarse, han disminuido notablemente las formalidades para la carga, pero a veces este adelanto ha sido hecho en desmedro de las facilidades al buque, al sustituirse la exigencia de presentar la factura general por el visado del manifiesto de carga, como ha sucedido recientemente.

Sería muy interesante que las autoridades pertinentes, así como las empresas de transporte y los organismos de usuarios de la región, examinaran la conveniencia de revisar las disposiciones vigentes en la materia para cumplir las recomendaciones y compromisos sobre eliminación de la intervención consular y, si fuera necesario, su reemplazo por un gravamen que podría cobrarse en la aduana de destino, como se hace ya en algunos países de la región.

Cuadro 1

FORMALIDADES CONSULARES EN ACTOS RELATIVOS
AL TRANSPORTE Y AL COMERCIO

(Cantidades de documentos)

Pais	Documentos que debe presentar el transportista		Documentos que debe presentar el embarcador			
	Buque	Aeronave	Factura consular		Otros documentos	
			Via marítima	Via aérea	Via marítima	Via aérea
Argentina	Ninguno <u>a/</u>	Ninguno	No	No	1	1
Bolivia	1	Ninguno	Si	No	2	1
Brasil	Ninguno <u>a/</u>	Ninguno	No	No	Ninguno	Ninguno
Colombia	4 <u>b/</u>	Ninguno	No <u>b/</u>	Si	1 a 5	1 a 5
Chile	Ninguno	Ninguno	No	No	Ninguno	Ninguno
Ecuador	6	Ninguno	No	No	Ninguno	Ninguno
México	3	Ninguno	No	No	2	Ninguno
Paraguay	4	1	Si	Si	3 a 6	2 a 3
Perú	1	1	No	No	1	1
Uruguay	6 <u>c/</u>	2	No	No	2 a 4	2 a 4
Venezuela	Ninguno	Ninguno	No	No	Ninguno	Ninguno

Fuente: Intervención consular en el transporte (ALALC/CAT/VII/dt.2, 26 de julio de 1972), actualizado con las disposiciones legales posteriores: Ley de Derechos Consulares No. 281, del 20 de abril de 1976, del Ecuador; Ley General de Aduanas, decreto-ley 20166 del 20 de julio de 1974, del Perú; decreto 123/75 del 7 de febrero de 1975 y decreto del 4 de marzo de 1975, del Uruguay; y resolución 2240 del Ministerio de Hacienda del 7 de noviembre de 1974, de Venezuela.

- a/ Salvo los buques nacionales que deben presentar la nómina de la tripulación.
- b/ Por Reglamento General de Aduanas 341 del 30 de marzo de 1981, se suprimió la factura consular y se dispuso que "sólo requerirán de visación consular los conocimientos de embarque expedidos por mercancías amparadas con licencias o registros de importación a los cuales se le hubiere colocado el sello de reserva de carga".
- c/ Puede suprimirse la exigencia en caso de reciprocidad, según Ley 11.924 del 27 de marzo de 1953; así se aplica a las embarcaciones de bandera argentina de tráfico regular de pasajeros, por decreto 468 del 25 de julio de 1968.

Notas

- 1/ U.S. Pacific Coast Shipping Industry. "Merchant Marine on a Sea of Red Tape". San Francisco, California, 1 de abril de 1959.
- 2/ Tomás Sepúlveda Whittle y otros. "Operación Antipapeleo Marítimo". Valparaíso, Asociación Nacional de Armadores y Cámara Marítima de Chile, octubre de 1959.
- 3/ Tercera Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos. Resolución II. Washington, D.C., agosto de 1961.

ANEXOS

1. Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional (Convenio de Mar del Plata).
2. Anexo al Convenio de Mar del Plata.
3. Resolución 254 (IX) de ALALC, del 11 de diciembre de 1969, Documentación uniforme para recepción y despacho de buques, y Resolución 266 (X) de ALALC, del 4 de diciembre de 1970, Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la Conferencia y aclaración sobre manifiesto de carga.
4. Convención sobre Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, 1965.

ANEXO 1

CONVENIO INTERAMERICANO
PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUATICO INTERNACIONAL
(CONVENIO DE MAR DEL PLATA)

Aprobado y suscrito en la
Segunda Conferencia Portuaria Interamericana

(Mar del Plata, Argentina,
29 de mayo al 7 de junio de 1963)

/CONVENIO INTERAMERICANO

CONVENIO INTERAMERICANO
PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUÁTICO INTERNACIONAL
(CONVENIO DE MAR DEL PLATA)

Los Estados Contratantes, inspirados en la Carta de Punta del Este y en la Declaración de San José sobre el Desarrollo, Administración y Operación de Puertos en las Américas, con el fin de facilitar los servicios de transporte acuático internacional en el Hemisferio Occidental mediante la reducción al mínimo de las formalidades, requisitos y trámites de documentos para la recepción y despacho de naves y para el tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje, han convenido lo siguiente:

Artículo 1. Cada Estado Contratante acuerda adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas que faciliten y aceleren los servicios de transporte acuático entre los territorios de los Estados Contratantes, y que eviten todo retardo innecesario de naves, de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje, en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana, y otras disposiciones relativas a la recepción y despacho de las naves.

Artículo 2. Cada Estado Contratante se compromete a establecer, en la medida de lo posible, los procedimientos y disposiciones legales adecuados sobre inmigración, sanidad, aduana, y demás materias relativas a la recepción y despacho de las naves, de acuerdo con las normas que se establezcan o métodos que se recomienden de tiempo en tiempo, en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impida la creación de puertos o zonas francas.

Artículo 3. Cada Estado Contratante se compromete a colaborar para lograr el mayor grado de uniformidad posible en los procedimientos y disposiciones legales relativos a la recepción y despacho de las naves y en el tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje en todo cuanto tal uniformidad facilite y mejore el transporte acuático internacional.

Artículo 4

- (a) A estos efectos, la Conferencia Portuaria Interamericana de la Organización de los Estados Americanos adoptará y modificará de tiempo en tiempo, cuando sea necesario, las normas interamericanas y los métodos recomendados en lo relativo a las formalidades, requisitos y trámites pertinentes para una eficaz y económica recepción y despacho de las naves y para el ágil y adecuado tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje.

- (b) Un grupo de expertos de los gobiernos de los Estados Contratantes, creado dentro del Comité Técnico Permanente de Puertos adscrito al Consejo Interamericano Económico y Social, estudiará y propondrá a la consideración de la Conferencia Portuaria Interamericana, por intermedio del Comité, de tiempo en tiempo y cuando sea necesario, las normas y los métodos recomendados.

Artículo 5

- (a) Para la adopción de las normas y de los métodos recomendados y de las enmiendas a los mismos por la Conferencia Portuaria Interamericana, a que se refiere el inciso (a) del Artículo 4, se requerirá el voto de dos terceras partes de las delegaciones acreditadas de los Estados Contratantes asistentes a la Conferencia.
- (b) Las normas y los métodos recomendados que hayan sido aprobados, y toda enmienda a los mismos, entrarán en vigor tres meses después de ser transmitidos a los Estados Contratantes, salvo que ese período sea ampliado por la Conferencia o que, en el ínterin, la mayoría de los Estados Contratantes notifique su desacuerdo a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos.
- (c) Las normas y los métodos recomendados y las enmiendas a los mismos constituirán un Anexo al presente Convenio después de su entrada en vigor, sujetos a lo dispuesto en el Artículo 6
- (d) La Secretaría General notificará a cada uno de los Estados Contratantes la fecha de entrada en vigor de las normas y de los métodos recomendados y de las enmiendas a los mismos.

Artículo 6

- (a) Cualquier Estado Contratante que considere imposible cumplir una norma interamericana, o concordar completamente sus propios reglamentos o métodos con tal norma, cuando ésta haya sido modificada, o que considere necesario adoptar reglamentos o métodos que difieran de lo establecido por una norma interamericana, notificará inmediatamente a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos las diferencias que existan entre su propio reglamento o método y lo establecido por la norma interamericana.
- (b) Cuando se trate de enmiendas a las normas interamericanas, cualquier Estado Contratante que no haga las modificaciones correspondientes en sus propios reglamentos o métodos lo comunicará a la Secretaría General dentro de los sesenta días a contar de la fecha de la aprobación de la enmienda a la norma interamericana, o indicará las medidas que se proponga adoptar a este respecto.

/(c) En

- (c) En todos los casos, la Secretaría General notificará a todos los demás Estados Contratantes las diferencias que existan, en uno o más aspectos, entre la norma interamericana y el reglamento o método correspondiente del Estado en cuestión.

Artículo 7. El presente Convenio quedará abierto a la firma o adhesión de los Estados miembros de la Organización de los Estados Americanos o de cualquier otro Estado que haya sido invitado a firmar o adherir por indicación del Consejo de la Organización de los Estados Americanos.

Artículo 8

- (a) El instrumento original del presente Convenio, cuyos textos en español, francés, inglés y portugués son igualmente auténticos, será depositado en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, la cual enviará copias certificadas a cada uno de los gobiernos de los Estados signatarios para los fines de su ratificación.
- (b) Este Convenio será ratificado por los Estados signatarios de conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales. Los instrumentos de ratificación y los de adhesión serán depositados en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, que notificará dicho depósito a cada uno de los gobiernos de los Estados signatarios y a cada uno de los gobiernos de los Estados adherentes.

Artículo 9. El presente Convenio entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos el undécimo instrumento de ratificación o de adhesión. Respecto de cada Estado que ratifique el Convenio o adhiera al mismo después de haberse depositado el undécimo instrumento de ratificación o de adhesión, el Convenio entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 10. El Comité Técnico Permanente de Puertos se encargará de dar continuidad al cumplimiento de este Convenio, inclusive de la revisión periódica de las normas y de los métodos recomendados. El Comité, por iniciativa propia o por recomendación de un Estado Contratante, invitará al Grupo de Expertos a que se refiere el inciso (b) del Artículo 4, a estudiar la conveniencia y posibilidad de cualquier proyecto de enmienda al Anexo mencionado en el inciso (c) del Artículo 5, y formular recomendaciones al respecto. Si el examen y estudio de cualquiera de estas enmiendas interesara a los Congresos Interamericanos de Turismo o a los Congresos Panamericanos de Carreteras, éstos serán consultados.

Artículo 11. La adopción de toda enmienda al presente Convenio requerirá el voto, en la Conferencia Portuaria Interamericana, de dos terceras partes de las delegaciones acreditadas de los Estados Contratantes asistentes, y entrará en vigor, respecto de los Estados que la hayan ratificado de conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales, treinta días después de depositado en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, el número de ratificaciones que al efecto determine dicha conferencia.

Artículo 12

- (a) El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquiera de los Estados Contratantes en cualquier momento después de transcurridos cuatro años desde la fecha en que el Convenio entre en vigor en ese Estado.
- (b) La denuncia se hará mediante una notificación por escrito dirigida a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, la que informará a todos los demás Estados Contratantes acerca de cualquier denuncia que reciba y de la fecha de recepción de la misma.
- (c) La denuncia entrará en vigor transcurrido un año, o el plazo mayor que se determine en la notificación, desde la fecha en que fuere recibida por la Secretaría General de la Organización.

RESERVAS Y DECLARACIONES

Reserva de la Delegación de Chile

Chile suscribe el presente Convenio con la reserva de aplicar, en virtud de convenios bilaterales o multilaterales vigentes, un tratamiento más favorable en materia de normas y procedimientos relativos al transporte marítimo internacional.

Declaración de la Delegación de Chile

La Delegación de Chile declara, al suscribir el Convenio sobre Facilitación del Transporte Acústico Internacional (Convenio de Mar del Plata), que estima que éste en nada afecta otros convenios relativos al transporte marítimo internacional, que continuarán en plena vigencia y aplicación.

Mar del Plata, Argentina
7 de junio de 1963

(f.) Andrés Avendaño Fuenzalida
Delegado de Chile

CONVENIO

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, firman el presente Convenio. Hecho en Mar del Plata, a los siete días del mes de junio de mil novecientos sesenta y tres.

POR BOLIVIA:

(f.) Eduardo Arze Quiroga

POR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:

(f.) Howard J. Marsden

POR EL PARAGUAY:

(f.) Miguel Angel Gutiérrez

POR EL PERU:

(f.) Jorge Barreto

POR CHILE:

(f.) Raúl Elgueta Arenas

POR EL URUGUAY:

(f.) Daniel Méndez Schiaffino

POR COSTA RICA:

(f.) Carlos Luis Mora Mora

POR COLOMBIA:

(f.) Alvaro Dugand Donado

POR LA REPUBLICA ARGENTINA:

(f.) Jorge E. Perren

Anexo 2

ANEXO
AL CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR
EL TRANSPORTE ACUATICO INTERNACIONAL
(CONVENIO DE MAR DEL PLATA)

Aprobado en la Primera Conferencia Portuaria
Interamericana Extraordinaria, celebrada en
Washington, D.C., 19-20 de abril de 1966

/ANEXO AL

ANEXO
AL CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR
EL TRANSPORTE ACUATICO INTERNACIONAL 1/
(CONVENIO DE MAR DEL PLATA)

Las Normas y Métodos Recomendados que aparecen en este Anexo se interpretarán del modo siguiente:

Normas. Cualquier especificación, cuyo cumplimiento uniforme se reconoce como factible y necesario para facilitar el transporte acuático internacional.

Método recomendado. Cualquier especificación, cuya observancia se reconoce como conveniente para facilitar el transporte acuático internacional.

Capítulo I

DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES

A. Definiciones

A los efectos de las disposiciones de este Anexo, se atribuyen los siguientes significados a los términos que aparecen a continuación:

Autoridades. Las entidades y/o funcionarios del Estado Contratante que tengan a su cargo la aplicación y ejecución de las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de estas Normas y Métodos Recomendados.

Carga. Cualesquiera bienes, efectos, mercaderías y artículos de cualquier clase transportados en una nave, con exclusión del correo, suministros, repuestos y equipos de la nave, efectos de los tripulantes y equipajes acompañados de los pasajeros.

Correo. Despachos de correspondencia y otros objetos entregados por las administraciones postales y para entregarse a dichas administraciones.

Efectos de la tripulación. Ropas, efectos personales y cualesquiera otros artículos, incluso moneda corriente, de propiedad del tripulante y que se lleven en la nave.

1/ Adoptado por resolución aprobada por la Primera Conferencia Portuaria Interamericana Extraordinaria, Washington, D.C., el 19 de abril de 1966.

Equipaje acompañado de los pasajeros. Los artículos, incluso moneda corriente, transportados por un pasajero, en la misma nave, ya sea en el camarote o en otra parte y siempre que no se lleven con arreglo a contrato de transporte u otro acuerdo similar.

Equipos de la nave. Artículos que no sean suministros ni repuestos, a bordo de la nave y para usarse en dicha nave, relativos al viaje, y que sean objetos movibles, pero no fungibles, incluso accesorios tales como botes salvavidas, aparatos salvavidas, muebles, aparejos y otros artículos similares.

Marino. Toda persona que haga de la actividad a bordo de una nave su profesión habitual y que sea acreditada como tal por la autoridad competente.

Naviero. Toda persona, sociedad u otra entidad jurídica que sea propietaria, explotadora o agente de una nave, o cualquier persona que legalmente la represente.

Repuestos de la nave. Artículos o materiales destinados a reparar o reemplazar partes o equipos fijos de las naves.

Suministros de la nave. Artículos para uso en la nave, incluso los combustibles, y lubricantes y otros de consumo a bordo, y los destinados a la venta a los pasajeros y tripulantes a bordo de dicha nave.

Tripulante. Toda persona empleada para desempeñar funciones a bordo durante el viaje y dedicada a la operación o servicios de la nave.

B. Disposiciones generales

Las disposiciones de este Anexo se aplican a todos los casos de utilización de naves, excepto cuando una disposición determinada se refiere específicamente a un tipo de operación sin mencionar otros.

Las disposiciones de este Anexo reconocen el principio de igualdad entre todas las formas de transporte respecto a medidas de facilitación y, además, reconocen que las medidas pueden diferir de acuerdo con los requisitos particulares del transporte acuático internacional.

Las disposiciones de este Anexo no impedirán que las autoridades tomen las medidas apropiadas que sean necesarias incluso la solicitud de nueva información, en caso de sospecha de fraude o por tratarse de problemas especiales que constituyen un grave peligro para el orden público, la seguridad pública o la salud pública, o para evitar la introducción o diseminación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o a las plantas.

1.1 Norma. En todos los casos, las autoridades exigirán que se proporcione sólo la información esencial, y mantendrán en el mínimo el requisito de la información adicional.

Quando en este Anexo se establezca una lista determinada de pormenores, las autoridades no requerirán que se les proporcione información sobre los detalles que no consideren esenciales.

1.2 Método recomendado. No obstante el hecho de que algunos documentos para ciertos propósitos puedan prescribirse y requerirse por separado en este Anexo, las autoridades, teniendo en cuenta los intereses de quienes tienen que completar los documentos, así como los propósitos para los que han de usarse, deberían tomar providencias para combinar dos o más documentos cualesquiera de esta naturaleza, de manera tal que formen uno solo en todo caso en que sea viable y facilite sustancialmente la labor.

1.3 Normas. Nada de lo establecido en este Anexo impedirá que un Estado Contratante adopte normas y métodos más favorables a los efectos de la facilitación del transporte acuático internacional.

Capítulo II

RECEPCION Y DESPACHO DE LAS NAVES

Esta sección contiene las providencias respecto al procedimiento que se exige a los navieros, o a quienes los representan, por parte de las autoridades en los casos de recepción y despacho de una nave, y no ha de interpretarse que excluye el pedido de presentación de certificados y otros documentos llevados por la nave y que corresponden a su registro, navegabilidad, medidas, seguridad, tripulantes y otros asuntos vinculados, con el objeto de que sean inspeccionados por las autoridades correspondientes.

A. Generalidades

2.1 Norma. En los casos de recepción o despacho de naves, las autoridades no exigirán para retención la entrega de más documentos básicos que los siguientes:

- Declaración general
- Manifiesto de carga
- Declaración de suministros
- Declaración de efectos de la tripulación
- Lista de la tripulación
- Lista de pasajeros
- El documento exigido para el correo de acuerdo con la Convención Postal Universal
- Declaración marítima de sanidad

/B. Contenido

B. Contenido y Objeto de los Documentos

2.2 Norma. El documento básico que suministra la información exigida por las autoridades con respecto a la nave, en el momento de su recepción o despacho, será la Declaración General.

2.2.1 Método recomendado. Debería aceptarse el mismo formulario de Declaración General tanto para la recepción como para el despacho de la nave, debidamente autorizado.

2.2.2 Método recomendado. En la Declaración General las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

- Nombre y descripción de la nave
- Nacionalidad de la nave
- Detalles respecto al registro
- Detalles respecto a medidas del tonelaje
- Nombre del Capitán
- Nombre y dirección del agente de la nave
- Breve descripción de la carga, indicando si parte de ella es peligrosa o no
- Número de tripulantes
- Número de pasajeros
- Breves detalles del viaje
- Fecha y hora de llegada, o fecha de salida
- Puerto de llegada o salida
- Posición de la nave en el puerto

2.2.3 Norma. Las autoridades aceptarán una Declaración General fechada y firmada por el capitán o el agente de la nave u otra persona debidamente autorizada por uno de ellos.

2.3 Norma. El Manifiesto de Carga será, en el momento de la recepción o del despacho, el documento básico que proporcione la información exigida por las autoridades respecto a la carga. Deberá exigirse que se proporcionen detalles respecto a cualquier carga peligrosa.

2.3.1 Método recomendado. En el Manifiesto de Carga las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

a) A la recepción:

- Nombre y nacionalidad de la nave
- Nombre del Capitán
- Puerto de embarque
- Puerto de descarga
- Marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida y descripción de las mercancías según los conocimientos de embarque, especificando si es explosiva, inflamable o venenosa, como se exige en la norma 2.3

/Nombre del

Nombre del consignatario de las mercancías
Número de los conocimientos de embarque
Puertos en los cuales se descargará la carga que queda a bordo
Puertos originales de embarque respecto a mercancías embarcadas
por conocimientos de embarque directo

b) Al despacho:

Nombre y nacionalidad de la nave
Nombre del Capitán
Puerto de destino
Respecto a la mercancía embarcada en el puerto en cuestión:
Marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida
de las mercancías según los conocimientos de embarque,
especificando si es explosiva, inflamable o venenosa, como
se exige en la norma 2.3; número del conocimiento de embarque

2.3.2 Método recomendado. Respecto a la carga que queda a bordo, las autoridades deberían exigir, a la llegada, únicamente los detalles esenciales mínimos.

2.3.3 Norma. Las autoridades aceptarían un Manifiesto de Carga fechado y firmado por el capitán o el agente de la nave u otra persona debidamente autorizada por uno de ellos.

2.3.4 Método recomendado. En caso de fuerza mayor justificada, las autoridades deberían aceptar una copia de la lista de carga, en reemplazo del Manifiesto de Carga y a condición de que contenga toda la información exigida por el Método Recomendado 2.3.1 y esté fechada y firmada de acuerdo con la Norma 2.3.3.

Como alternativa las autoridades deberían aceptar copia de los conocimientos de embarque firmados y fechados de acuerdo con la Norma 2.3.3 o certificados como copia fiel, si la naturaleza y cantidad de la carga hace que esto sea practicable, y a condición de que se proporcione y certifique en forma correspondiente cualquier información de acuerdo con el Método Recomendado 2.3.1 y que no aparezca en los citados documentos.

2.4 Norma. La Declaración de Suministros (Lista de Rancho) de la nave será, en el momento de la recepción o del despacho, el documento básico que proporcione la información exigida por las autoridades respecto a los suministros de la nave.

2.4.1 Norma. Las autoridades aceptarían una Declaración de Suministros (Lista de Rancho) firmada y fechada por el Capitán de la nave o por otro oficial competente debidamente autorizado.

2.5 Norma. La Declaración de Efectos de la Tripulación será el documento básico que proporcione la información exigida por las autoridades respecto a los efectos de la tripulación. No se exigirá para el despacho de la nave.

/2.5.1 Norma

2.5.1 Norma. Las autoridades aceptarán la Declaración de Efectos de la Tripulación, firmada y fechada por el capitán o por otro oficial de la nave debidamente autorizado. Las autoridades también podrán exigir que cada tripulante estampe su firma o, si no puede hacerlo, su signo, en la parte de la declaración referente a sus efectos.

2.5.2 Método recomendado. Las autoridades deberían exigir normalmente detalles sólo sobre los efectos personales de la tripulación que sean negociables, imponibles o sujetos a prohibiciones o restricciones.

2.6 Norma. La lista de la tripulación será el documento básico que proporcione a las autoridades información respecto a número y composición de la tripulación en el momento de la recepción o despacho de la nave.

2.6.1 Método recomendado. En la lista de la tripulación, las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

Nombre y nacionalidad de la nave
 Apellido y nombre de cada tripulante
 Sexo
 Nacionalidad
 Categoría o función que desempeñe
 Fecha y lugar de nacimiento
 Número y clase del documento de identidad
 Puerto y fecha de llegada
 Procedencia

2.6.2 Norma. Las autoridades aceptarán una lista de la tripulación fechada y firmada por el capitán de la nave o por otro oficial debidamente autorizado por el capitán.

2.7 Norma. La Lista de Pasajeros será, en el momento de la recepción o despacho de la nave, el documento básico que proporcione a las autoridades información referente a los pasajeros. No se exigirá este documento cuando la nave no transporte pasajeros.

2.7.1 Método recomendado. Las autoridades podrían eximir la presentación de listas de pasajeros en casos de rutas acuáticas cortas o de servicios combinados de nave y ferrocarril entre países vecinos.

2.7.2 Método recomendado. Las autoridades no deberían exigir tarjetas de embarco o desembarco además de listas de pasajeros. Sin embargo, cuando las autoridades tengan problemas especiales que constituyan un grave peligro para la salud pública, podrán exigir a una persona en viaje internacional que, a su llegada, proporcione por escrito la dirección de su destino.

2.7.3 Método recomendado. En la lista de pasajeros, las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

Nombre y nacionalidad de la nave
Puerto y fecha de llegada
Apellido y nombres de cada pasajero
Nacionalidad
Fecha de nacimiento
Lugar de nacimiento
Puerto de embarco
Puerto de desembarco

2.7.4 Método recomendado. Se podrá aceptar una lista compilada por la empresa naviera para su propio uso, en lugar de la lista de pasajeros, a condición de que contenga la información exigida en el método recomendado 2.7.3 y esté firmada de acuerdo con la norma 2.7.5.

2.7.5 Norma. Las autoridades aceptarán una lista de pasajeros fechada y firmada por el capitán o el agente de la nave u otra persona debidamente autorizada por uno de ellos.

2.8 Norma. Las autoridades no exigirán, a la recepción y despacho de la nave, más declaración escrita con respecto al correo que la establecida en la Convención Postal Universal.

2.9 Norma. La Declaración Marítima de Sanidad será el documento básico que proporcione la información exigida por las autoridades portuarias de sanidad respecto al estado de la salud a bordo de la nave durante el viaje y a la llegada a puerto.

C. Procedimiento de recepción.

2.10 Norma. Respecto a la recepción de la nave, las autoridades no exigirán más de:

5 copias de la Declaración General
4 copias del Manifiesto de Carga
4 copias de la Declaración de Suministros de la nave
2 copias de la Declaración de Efectos de la Tripulación
4 copias de la Lista de la Tripulación
4 copias de la Lista de Pasajeros
1 copia de la Declaración Marítima de Sanidad

D. Procedimiento de Despacho

2.11 Norma. Respecto al despacho de la nave, las autoridades no exigirán más de:

5 copias de la Declaración General
4 copias del Manifiesto de Carga
3 copias de la Declaración de Suministros de la nave
4 copias de la Lista de la Tripulación
4 copias de la Lista de Pasajeros

/2.11.1 Norma

2.11.1 Norma. No deberá exigirse un nuevo Manifiesto de Carga para el despacho, respecto a carga que ha sido declarada al llegar a puerto y ha permanecido a bordo.

2.11.2 Método recomendado. No debería exigirse por separado una Declaración de Suministros de la nave, respecto a suministros que han sido declarados a la llegada, ni respecto a suministros embarcados en el puerto y comprendidos en otro documento de aduanas presentado en dicho puerto.

2.11.3 Norma. Si las autoridades exigen informes sobre la tripulación de la nave en el momento del despacho, aceptarán una copia de la lista de la tripulación presentada en el momento de la recepción, siempre que indique cualquier cambio de número o composición ocurrido, o el hecho de no existir cambio alguno. En todo caso, esta copia deberá ser firmada nuevamente.

E. Medidas para Facilitar el Movimiento Portuario

2.12 Método recomendado. Las autoridades, con la cooperación de los navieros y demás usuarios de los servicios portuarios, deberían tomar las medidas adecuadas a fin de que la estadía de las naves se mantenga en un mínimo; tomar medidas que permitan el movimiento satisfactorio del tráfico portuario; revisar frecuentemente todo procedimiento relativo a la recepción y despacho de las naves y a las medidas relacionadas con la carga y descarga, como también al abastecimiento de las naves, y finalmente tomar providencias para que las naves puedan recibirse y despacharse y realizar todas las operaciones de carga y descarga, en tanto sea viable, en la zona de trabajo de la nave. Las autoridades deberían limitar, en la forma más estricta posible, el número de personas que deben actuar oficialmente a bordo de las naves. Deberían, asimismo, prohibir el acceso a las naves a las personas ajenas a las actividades de recepción, carga, descarga y despacho.

F. Escalas Consecutivas en dos o más Puertos del mismo Estado

2.13 Método recomendado. Tomando en cuenta los procedimientos llevados a cabo en el momento de recepción de la nave en el primer puerto de escala en territorio de algún Estado, deberían mantenerse en un mínimo las formalidades y documentos exigidos por las autoridades en cualquier puerto subsiguiente de escala en dicho territorio, cuando no haya habido escala intermedia en otro Estado. Sin embargo, las autoridades podrán exigir que se cumpla con las formalidades y se presente de nuevo la documentación cuando el puerto de recalada inmediatamente anterior, aun perteneciendo al mismo Estado, goce de un régimen aduanero especial.

G. Forma de Llenar los Documentos

2.14 Método recomendado. Las autoridades deberían en lo posible aceptar los documentos enumerados en este Anexo, excepto por lo que respecta a la Norma 3.7, en idioma español, francés, inglés o portugués, salvo que se requiera una traducción escrita al idioma oficial del país.

2.15 Norma. Los documentos a que se refiere el Capítulo II serán aceptados, indistintamente, llenados a máquina o manuscritos con tinta o lápiz indeleble y siempre que sean legibles. Las correcciones o adiciones serán igualmente aceptadas en una u otra forma, siempre que lleven la firma o media firma de la persona autorizada.

2.16 Método recomendado.1/ Al efectuarse la recepción de la nave, las autoridades no deberían exigir que los documentos mencionados en este capítulo y relacionados con la nave, su carga, sus suministros, sus pasajeros o su tripulación sean legalizados, verificados o autenticados o que lo hayan sido por cualesquiera de sus representantes en el extranjero.

Las disposiciones anteriores no deberían ser aplicables a pasaportes u otros documentos de identidad de los pasajeros o de los miembros de la tripulación.

Capítulo III

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS

Esta sección contiene las disposiciones respecto a los trámites exigidos por las autoridades a los pasajeros y tripulantes en el momento de la recepción o despacho de la nave.

A. Requisitos y Procedimientos

3.1 Norma. El pasaporte válido será el documento básico que proporcione a las autoridades la información relativa al pasajero en el momento de su entrada o salida.

3.1.1 Método recomendado. En lo posible, mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, los Estados contratantes deberían comprometerse a aceptar documentos oficiales de identidad en lugar de pasaportes.

1/ La palabra "norma" fue sustituida por "método recomendado" por decisión tomada en sesión plenaria celebrada el 19 de abril de 1966 en la Primera Conferencia Portuaria Interamericana Extraordinaria.

3.2 Método recomendado. Las autoridades deberían tomar medidas por las cuales los pasaportes de los pasajeros de las naves, o los otros documentos oficiales aceptados en lugar de dichos pasaportes, fuesen inspeccionados por las autoridades de inmigración una sola vez a la entrada y una sola vez a la salida. Además, podrá exigirse la presentación de dichos pasaportes o documentos oficiales de identidad para fines de identificación o verificación respecto a aduanas y a otras formalidades de entrada y salida.

3.3. Método recomendado. Después de presentar cada pasajero el pasaporte u otro documento oficial de identidad que se acepte en lugar de dicho pasaporte, las autoridades deberían devolverlo inmediatamente después de examinarlo, en vez de retenerlo para los efectos de otro control ulterior, a menos que haya algún obstáculo para la admisión del pasajero al territorio.

3.4 Método recomendado. Las autoridades no deberían exigir de los pasajeros que embarcan o desembarcan, ni de los navieros que los representen, información complementaria alguna por escrito, y que repita la que ha sido presentada en los pasaportes u otros documentos oficiales de identidad, salvo la requerida para completar cualquier documentación prevista en este Anexo.

3.5 Método recomendado. Las autoridades que exijan a los pasajeros que embarcan y desembarcan información complementaria por escrito que no sea la requerida para completar cualquier documentación prevista en este Anexo, deberían limitar sus requisitos para la identificación ulterior de los pasajeros. a los detalles que se consignan en el Método Recomendado 3.6 (Tarjeta de Embarco y Desembarco). Las autoridades deberían aceptar la Tarjeta de Embarco y Desembarco una vez llenada por el pasajero; y no deberían exigir que la llene o verifique el naviero. Debería aceptarse la escritura legible a mano en la tarjeta, salvo cuando en ella se pida por expreso la letra de molde. Se exigirá al pasajero que llene únicamente una tarjeta, la cual podrá tener una o más copias al carbón para llenarse simultáneamente.

3.6 Método recomendado. En la Tarjeta de Embarco y Desembarco, las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

Apellido y nombres
 Nacionalidad
 Número del pasaporte o de otro documento oficial de identidad
 Fecha de nacimiento
 Lugar de nacimiento
 Ocupación
 Puerto de embarco o desembarco
 Sexo
 Dirección permanente
 Dirección de destino
 Firma

3.7 Norma. En casos en que a las personas a bordo de alguna nave se les exija prueba de protección contra el cólera, la fiebre amarilla o la viruela, las autoridades aceptarán el Certificado Internacional de Vacunación o Revacunación otorgado en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

3.8 Método recomendado. El examen médico de personas a bordo de alguna nave o de las que desembarquen, debería limitarse por regla general a las personas que lleguen de un área local infectada con alguna de las enfermedades cuarentenables dentro del período de incubación de la enfermedad (según refiera en el Reglamento Sanitario Internacional). Podría requerirse, sin embargo, otro examen médico de acuerdo con el Reglamento Sanitario Internacional.

3.9 Método recomendado. Normalmente, las autoridades deberán realizar la inspección aduanera del equipaje acompañado de los pasajeros que desembarcan sobre una base de muestra o de selección. Deberá prescindirse, hasta donde sea posible, de las declaraciones escritas para el equipaje acompañado de los pasajeros.

3.9.1 Método recomendado. Las autoridades deberían eximir de inspección el equipaje acompañado de los pasajeros que embarcan.

3.9.2 Método recomendado. En los casos en que no pueda renunciarse por completo a la inspección de equipaje acompañado de los pasajeros que embarcan, dicha inspección deberá realizarse sobre una base de muestra o de selección.

3.10 Norma. El documento de identidad del marino o el pasaporte será el documento básico que proporcione a la autoridad información relativa a un miembro de la tripulación a la llegada o a la salida de la nave.

3.10.1 Norma. En el documento de identidad del marino, las autoridades no exigirán otra información que la siguiente:

- Apellido
- Nombres
- Fecha y lugar de nacimiento
- Nacionalidad
- Filiación
- Fotografía (autenticada)
- Firma e impresión digital
- Fecha de expiración del documento
- Autoridad emisora

3.10.2 Norma. Cuando sea necesario para un marino entrar a o salir de un país como pasajero por cualesquiera medios de transporte para:

a. reunirse con su nave o para ser transferido a otra nave,

/b. pasar

- b. pasar en tránsito para reunirse con su nave en otro país, o para su repatriación, o para cualquier otro fin aprobado por las autoridades concernientes,

las autoridades aceptarán de dicho marino, en lugar de un pasaporte, el documento de identidad válido del marino, siempre que este documento garantice la readmisión del portador al país en que fue emitido el documento.

3.10.3 Método recomendado. Normalmente las autoridades no exigirán la presentación de documentos de identidad individual o información suplementaria al documento de identidad del marino con respecto a los miembros de la tripulación, fuera de la que aparece en la lista de tripulación.

B. Medidas para facilitar el despacho de pasajeros, tripulación y equipaje

3.11 Método recomendado. Las autoridades, con la cooperación de los navieros y de la administración portuaria, deberían adoptar las medidas pertinentes respecto del tráfico portuario, para que puedan despacharse rápidamente los pasajeros, la tripulación y el equipaje, inclusive en días feriados; destinar personal suficiente y proveer instalaciones adecuadas, prestando especial atención a los medios de carga, descarga y transporte del equipaje (incluso el uso de sistemas mecanizados) y a los lugares donde con mayor frecuencia se originen demoras a los pasajeros, y, finalmente, tomar medidas para que, en caso necesario, los pasajeros y la tripulación puedan trasladarse, al abrigo de la intemperie, desde la nave hasta el lugar donde se realice la inspección de pasajeros, tripulantes y equipaje.

3.11.1 Método recomendado. Las autoridades deberían:

- a. con la cooperación de los navieros y la administración portuaria, tomar medidas adecuadas tales como:

- i. un método de despacho individual y continuo de pasajeros y equipajes;
- ii. un método que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente por medio de una contraseña, su equipaje ya marcado, en cuanto sea colocado donde pueda reclamarse;

- b. garantizar que la administración portuaria tome todas las medidas necesarias para que:

- i. se proporcione acceso fácil y rápido a los pasajeros que embarcan y desembarcan, como también a su equipaje hasta o desde los medios de transporte;

/ii. cuando,

- ii. cuando, para fines gubernamentales, se exija a las tripulaciones el presentarse en ciertos locales, éstos sean de fácil acceso y estén tan cerca como fuere posible los unos de los otros.

3.12 Método recomendado. Las autoridades deberían exigir que los navieros garanticen que el personal de las naves tomará todas las medidas pertinentes para acelerar los procedimientos de entrada de los pasajeros y la tripulación. Estas medidas podrían incluir:

- a. proporcionar anticipadamente a las autoridades un mensaje en que figure la hora más aproximada de la llegada (amarre o anclaje) seguido de la nueva información respecto a cualquier cambio de hora y del itinerario de viaje, cuando pudiere afectar los requisitos de inspección;
- b. tener los documentos de la nave disponibles para ser revisados lo más pronto posible;
- c. tomar medidas para que las planchadas u otros medios de acceso a la nave sean colocados mientras ésta maniobra en dirección al muelle o lugar de anclaje;
- d. tomar medidas para la reunión y presentación rápida y ordenada de las personas a bordo, provistas de los documentos necesarios para la inspección y para estos fines, disponer el relevo de los tripulantes que estén realizando funciones esenciales en salas de máquinas y otros lugares.

3.13 Norma. Las autoridades aceptarán sin demora innecesaria a los pasajeros y tripulantes para examinarlos respecto de su admisión por el Estado cuando tal examen sea requerido.

3.14 Método recomendado. Las autoridades invitarán a los navieros a que tomen todas las precauciones razonables para que los pasajeros tengan en su poder todos los documentos de control requeridos por los Estados Contratantes.

C. Forma de llenar los documentos

3.15 Método recomendado. Para anotar nombres en los documentos de pasajeros y tripulantes se debería seguir el método de poner primero el apellido o apellidos. Cuando se usa tanto el apellido paterno como el materno, el paterno se debería poner primero. En el caso de las mujeres casadas que usan el apellido del esposo como su propio apellido paterno, el apellido paterno del esposo debería ponerse primero.

Capítulo IV

ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCIAS Y OTROS ARTICULOS

A. Generalidades

4.1 Método recomendado. Las autoridades, en cooperación con los navieros y demás usuarios de los servicios portuarios, deberían tomar las medidas adecuadas sobre el tráfico portuario, a fin de que los trámites de manejo y despacho de la carga sean fáciles y expeditos. Estas medidas deberían abarcar todos los aspectos desde el momento en que la nave atraca en el muelle para descarga, despacho aduanero, almacenamiento (cuando sea necesario) y reexpedición (cuando se requiera). Debería haber acceso fácil y directo entre los almacenes de depósito y la zona aduanera, y ambos deberían estar cerca del muelle, y, en lo posible, debería disponerse de sistemas mecánicos de transporte.

B. Requisitos relativos a la documentación

4.2 Norma. Las autoridades que exijan el conocimiento de embarque para su inspección en relación con el despacho de mercancías no exigirán al expedidor ni al naviero que incluyan en el conocimiento de embarque información especial para fines aduaneros o gubernamentales.

4.3 Método recomendado. Cuando las autoridades exijan documentos tales como la factura comercial, formularios de declaración, licencia de importación u otros similares, no deberían obligar al naviero a cerciorarse de que se satisfacen estos requisitos relativos a documentación, ni debería hacerse responsable, multarse o sancionarse al naviero por inexactitudes u omisiones que se observen en tales documentos a menos que dicho naviero sea el importador o exportador o esté actuando en representación de éstos.

C. Procedimientos relativos al despacho de artículos especiales

4.4 Norma. Las autoridades deberán conceder tratamiento preferencial al despacho de repuestos, combustibles y cualquier otro artículo de que no disponga el naviero en el puerto y que sea necesario para la operación o seguridad de la nave.

4.5 Método recomendado. Las autoridades deberían conceder tratamiento preferencial en el despacho del equipo de muelle y del equipo marítimo requeridos para uso inmediato de los navieros.

4.6 Método recomendado. Para fines del despacho de aduanas, el equipaje no acompañado, transportado por vía acuática, debería considerarse equipaje y no mercancía.

La intención de esta disposición es la de dar igual tratamiento aduanero que en el caso del equipaje acompañado, siempre que se cumplan las disposiciones del Estado Contratante.

/D. Mercancías

D. Mercancías y otros artículos no descargados en el punto de destino

4.7 Método recomendado. Cuando la carga o el equipaje no acompañado no llegue a su punto de destino, el naviero, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, debería estar exento de sanciones, multas, derechos o impuestos de aduanas en el país de destino si demuestra a satisfacción de las autoridades competentes: que las mercancías en cuestión no fueron realmente cargadas en el punto de origen; o fueron enviadas a otro punto de destino por error, emergencia o por estar estibadas en lugar inaccesible, o, finalmente, fueron destruidas accidentalmente.

4.8 Método recomendado. Cuando la carga o el equipaje no acompañado, no se descargue en su punto de destino por error, emergencia, o estiba inaccesible y a las autoridades competentes del lugar de destino les conste que no se efectuó tal descarga, dichas autoridades deberían aceptar que el naviero anote en el Manifiesto o en la Declaración General el hecho de no haberse descargado dichos artículos y las razones correspondientes; y no deberían exigir al naviero que prepare una nueva documentación.

4.9 Norma. Cuando por error o por otra razón valedera, cualquier carga sea descargada en otro punto que en el de su destino, las autoridades facilitarán su reexpedición a su punto de destino.

Capítulo V

SALUD Y SERVICIOS VETERINARIOS Y FITOSANITARIOS

Por decisión del 25 de mayo de 1951, la Asamblea de la Organización Mundial de la Salud adoptó el Reglamento Sanitario Internacional, que, junto con las enmiendas subsiguientes, rige entre los Estados que lo han aceptado.

A. Generalidades

5.1 Método recomendado. Las autoridades de un Estado que no haya firmado el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud deberían tratar de aplicar las disposiciones de dicho reglamento respecto a las medidas de control sanitario del transporte acuático internacional.

5.2 Método recomendado. Los Estados que tengan ciertos intereses en común por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales o económicas deberían concertar acuerdos especiales pertinentes al Artículo 104 del Reglamento Sanitario Internacional, cuando tales medidas faciliten la aplicación de dicho reglamento.

B. Documentos

5.3 Método recomendado. Cuando se exijan certificados de sanidad o documentos afines respecto a cargamentos de ciertos animales o plantas o productos de los mismos, dichos certificados o documentos deberían ser sencillos y debería dárseles amplia publicidad; y los Estados deberían cooperar a fin de establecer normas uniformes para tales requisitos.

C. Procedimientos

5.4 Norma. Siempre que sea posible, las autoridades otorgarán por radio libre plática a toda nave cuando, basándose en los informes que suministre dicha nave antes de su llegada, la autoridad sanitaria del puerto hacia el cual se dirija estime que su arribo no da lugar a la introducción o propagación de una enfermedad cuarentenable. Cuando fuere viable, debería permitirse a las autoridades sanitarias subir a bordo de la nave, antes de su entrada a puerto.

5.4.1 Método recomendado. Las autoridades deberían exigir que las naves informen rápidamente por radio a las autoridades sanitarias del puerto de destino cualquier enfermedad a bordo de la nave, a fin de facilitar la presencia de personal médico especial o la obtención necesaria de equipo de sanidad a la llegada.

5.5 Norma. Las autoridades, en cooperación con los navieros y todas las demás entidades interesadas, tomarán las providencias necesarias para garantizar, antes del embarco, el hecho de que:

- a. los pasajeros y tripulantes se han vacunado o revacunado con arreglo a los requisitos de los Estados interesados, y
- b. de que se han obtenido y están completos y en regla los certificados correspondientes.

5.6 Norma. Las autoridades deben asegurar que las medidas y procedimientos sanitarios se inicien y terminen sin demora y se apliquen sin discriminación.

D. Facilidades

5.7 Método recomendado. Las autoridades deberían mantener en el mayor número posible de puertos, las instalaciones y servicios necesarios para la vacunación o revacunación y para la expedición de los certificados correspondientes.

5.8 Método recomendado. Las autoridades deberían mantener disponibles en tantos puertos de un Estado como sea viable, instalaciones adecuadas para la ejecución de las medidas de salud pública, animal y agrícola.

5.9 Método recomendado. Las autoridades deberían mantener en tantos puertos de un Estado como sea posible, instalaciones razonables y viables para el socorro de tripulaciones y pasajeros.

5.10 Norma. A la nave que no esté contaminada ni esté bajo sospecha de estarlo con enfermedad cuarentenable, no se le impedirá por las autoridades sanitarias del puerto descargar o tomar carga, suministros, combustible o agua, por razón de otra enfermedad epidémica.

Capítulo VI

DISPOSICIONES VARIAS

A. Fianzas y otras garantías

6.1 Método recomendado. Cuando las autoridades exijan a los navieros fianzas u otras formas de garantía para cubrir sus responsabilidades relativas a servicios portuarios y aduaneros, inmigración, salud y cuarentena agrícola o de otras leyes o reglamentos similares, deberían permitir el empleo de las garantías adecuadas y razonables. Cuando sea posible, debería aceptarse una garantía conjunta única.

B. Errores en los documentos y sanciones aplicables

6.2 Norma. Las autoridades deberán permitir, sin demoras para la nave, correcciones de errores en cualquier documento previsto en este Anexo, siempre que se pruebe que no fueron advertidos al confeccionarlos, ni de naturaleza grave, ni que se debieron a negligencia reincidente y no fueron cometidos con la intención de violar leyes o reglamentos, y siempre que tales errores sean advertidos antes de que el documento sea verificado en su totalidad y dichas correcciones se efectúen sin dilación.

6.3 Norma. Si se encuentran errores en documentos previstos en este Anexo, firmados por el naviero o capitán o en nombre suyo, no se impondrá sanción o multa alguna hasta que se haya dado una oportunidad de probar ante las autoridades que los errores fueron inadvertidos y que no se debieron a negligencia reincidente ni a intención de violar leyes o reglamentos.

C. Servicios en los puertos

6.4 Norma. La actuación de las autoridades en los puertos será gratuita durante las horas corrientes de trabajo de dichas autoridades.

6.5 Norma. Las autoridades deberán establecer para sus servicios en los puertos, horarios regulares de trabajo, concordantes con los períodos de mayor movimiento portuario.

6.5.1 Método recomendado. Las actuaciones de las autoridades fuera de las horas corrientes de trabajo mencionadas en las normas 6.4 y 6.5 deberían efectuarse de acuerdo con tarifas moderadas, sin exceder del costo verdadero.

6.6 Norma. Cuando el volumen del tráfico los justifique, las autoridades garantizarán que se proporcionen servicios para cumplir los procedimientos respecto a carga y equipaje, sea cual fuere su valor o clase.

6.7 Método recomendado. Los Estados Contratantes deberían llegar a un acuerdo mediante el cual un Estado permita a otro Estado ciertas facilidades antes del viaje, o durante dicho viaje, a fin de examinar naves, pasajeros, tripulación, equipajes, carga y documentación para propósitos de aduanas, inmigración, salud pública y animal y cuarentena agrícola, cuando tal actuación facilite el despacho al llegar a dicho otro Estado.

RESERVA DE LA DELEGACION DE ARGENTINA

La Delegación de Argentina quiere dejar expresa reserva de su Gobierno respecto a las siguientes cláusulas: 2.2.3, 2.7.5, 2.10, 2.11, 2.15, 3.10.2, 6.2, y 6.3. Respecto de estas dos últimas, desearía dejar constancia de que, de acuerdo con las leyes inmigratorias vigentes en la Argentina, el incumplimiento de estas normas puede ser sancionado con multas por la Dirección Nacional de Inmigración.

Anexo 3

RESOLUCION 254 (IX) DE LA ALALC,
FORMULARIOS MODELO ALALC/OEA 1 AL 6
Y RESOLUCION 266 (X) DE LA ALALC

ALALC 254 (IX)

Resolución 254 (IX)
11 de diciembre de 1969

Documentación uniforme para recepción y despacho de buques

La CONFERENCIA de las PARTES CONTRATANTES, en su Noveno Período de Sesiones Ordinarias,

VISTO El informe final de la segunda reunión del Consejo de Transporte y Comunicaciones, de fecha 19 de setiembre de 1969.

CONSIDERANDO Que el Tratado de Montevideo, en su Artículo 49 b) prescribe que para la mejor ejecución de las disposiciones del mismo las Partes Contratantes procurarán en el más breve plazo posible simplificar y uniformar los trámites y formalidades relativos al comercio recíproco;

Que el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, suscrito el 30 de setiembre de 1966, establece en su artículo 22 que "las Partes Contratantes adoptarán las medidas adecuadas para simplificar y uniformar, a la brevedad posible, los documentos y trámites de recepción y despacho de buques o naves, pasajeros y carga"; y

Que el grupo de estudio sobre simplificación de la documentación naviera de la ALALC (mayo de 1968) preparó los formularios básicos uniformes para recepción y despacho de naves, los que fueron sometidos a la IIIa. Conferencia Portuaria Interamericana (Viña del Mar, Chile, noviembre de 1968), la que por Resolución II acordó adoptarlos, con ligeras modificaciones para conciliarlos con los formularios modelo de la Organización Marítima Consultiva Inter-gubernamental (CCMI),

RESUELVE:

PRIMERO. Adoptar una documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes en los puertos de su respectiva jurisdicción, limitada como máximo a los siguientes documentos:

- i) Declaración general;
- ii) Manifiesto de carga;
- iii) Rol de tripulación;
- iv) Lista de pasajeros;
- v) Declaración de suministros del buque (lista de rancho/tienda);
- vi) Declaración de efectos de tripulantes;
- vii) Declaración marítima de sanidad; y
- viii) Guía de correo.

Los países cuyas legislaciones así lo establezcan podrán exigir asimismo la documentación referente al despacho consular y a la nómina de repuestos en la declaración de suministros del buque.

/SEGUNDO. La

SEGUNDO. La documentación exigible se ajustará en contenido y formato a las características de los formularios modelo anexos, en lo que se refiere a los documentos i) al vi) del numeral anterior. Para el documento vii) se empleará la declaración marítima de sanidad establecida en el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud, y para el documento viii), el formulario exigido por los Servicios de Correos de acuerdo con la Convención Postal Universal.

El tamaño uniforme para dichos formularios será el A 4 de la Organización Internacional de Normas (210 mm. por 297 mm.), excepto para el formulario ii), que será de tamaño doble oficio (aproximadamente 446 mm. por 345 mm.) pudiéndose aceptar para este último formulario el tamaño A 3 de la Organización Internacional de Normas (420 mm. por 297 mm.).

TERCERO. Se exigirá solamente el número mínimo de ejemplares compatibles con las necesidades del servicio y, en todo caso, no más de las siguientes copias:

Documento	A la recepción	Al despacho
Declaración general	5	5
Manifiesto de carga	4	4
Rol de tripulación	4	4 (*)
Lista de pasajeros	5	4
Declaración de suministros del buque	4	-
Declaración de efectos de tripulantes	2	-
Declaración marítima de sanidad	1	-
Guía de correo	1 (**)	

(*) Solamente si ha habido cambios en su composición en el puerto.

(**) Además del ejemplar para el correo.

CUARTO. Se aceptarán los documentos que las naves extrazonales presenten para su recepción y despacho cuando ellos se conformen a los formularios modelo anexos y estén emitidos en idiomas inglés o francés, siempre que contengan al reverso su traducción al español o al portugués, según corresponda.

/QUINTO. La

QUINTO. La Conferencia de las Partes Contratantes examinará en su Décimo Período de Sesiones Ordinarias los resultados obtenidos en la aplicación de la presente resolución. Para este efecto, el Comité elevará a su conocimiento un informe elaborado con intervención de los órganos competentes de la Asociación y formulará las recomendaciones pertinentes.

Llegada

Salida

1. Clase y nombre del buque		2. Pto. de llegada/salida	3. Fecha y hora llegada/sal.
4. Nacionalidad del buque: a) Según bandera	b) Sg.CTA (a)	5. Nombre del capitán	6. Pto.procedencia/destino
7. Puerto matrícula y numeral		8. Agente y su dirección	
9. Tonelaje reg.bruto	10. Tonelaje reg.neto		
11. Sitio de atraque o amarre		11a. Calado: a la entrada al zarpe	
12. Breves detalles del viaje (b)			
13. Breve descripción de la carga, con indicación de la peligrosa (c)			
14. N° trip. (incl.capitán)	15. N° de pasajeros	16. OBSERVACIONES DEL CAPITAN	
Documentos adjuntos y n° de ejemplares			
17. Manifiesto carga	18. Manif.carga peligrosa		
19. Rol de tripulación (d)	20. Lista de pasajeros		
21. Lista rancho/tienda (e)	22. Decl.efectos trip. (e)		
23. Decl.marit.sanidad (e)	24. Guía de correos (e)	25. Declaro que esta declaración general y los documentos adjuntos son completos, exactos y verdaderos, según mi local saber y entender.	
		26. Fecha y firma del capitán u otra persona autorizada	
27. OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES			
28. AUTORIZACION DE ZARPE			
29. Autorizado para zarpar con destino a		30. Fecha, firma y sello de la Autoridad Marítima	

TRANSLATION**TRADUCTION****TRADUCAO****GENERAL DECLARATION****DECLARATION GÉNÉRALE****DECLARACAO GERAL****Shipping Line****Armateur****Armador**

1.	Name and description of ship	genre et nom du navire	classe e nome da embarcacao
2.	Port of arrival/departure	port d' arrivée/départ	pôrto de chegada/saida.
3.	Date time of arrival/departure	date et heure d' arrivée/départ	data e hora da chegada/data de partida
4.	Nationality of ship:	nationalité du navire:	nacionalidade da embarcacao
	a) as per flag	a) d' après le pavillon	a) segundo bandeira
	b) according to C.W.T. (a)	b) d' après C.T.A. (a)	b) segundo Convenio Transp. por Agua ALALC(a)
5.	Name of master	nom du capitaine	nome do capitao
6.	Port arrived from/port of destination	port de provenance/destination	pôrto anterior/seguinte
7.	Certificate of registry (port N°)	port d' immatriculation et numéro	pôrto de matrícula e número
8.	Name and address of ship's agent	nom et adresse de l' agent	agente e seu endereço
9.	Gross register tons	tonnage enregistr. brut	tonelagem registro bruto
10.	Net register tons	tonnage enregistr. net	tonelagem registro líquido
11.	Position of ship in port (berth or station)	endroit d' accôtage ou amarrage	local de atracacao ou amarracao
12.	Brief particulars of voyage (b)	description sommaire du voyage (b)	breve descricao da viagem (b)
13.	Brief description of the cargo, indicating the dangerous cargo (c)	description sommaire du chargement; indiquer le chargement dangereux (c)	breve descricao da carga; com indicacao da perigosa (c)
14.	Number of crew (incl. master)	nombre des membres de l'équipage (incl. capitaine)	No. de tripulantes (incl. capitao)
15.	Number of passengers	nombre de passagers	No. de passageiros
16.	Master's remarks	observations du capitaine	observacoes do capitao
17.	Cargo manifest	manifeste du chargement	manifesto de carga
18.	Dangerous cargo manifest	manifeste du charg. dangereux	manifesto de carga perigosa
19.	Crew list (d)	rôle d' equipage (d)	lista da tripulacao (d)
20.	Passenger list	liste de passagers	lista de passageiros
21.	Ship's stores declaration (e)	liste de rations/magasins de bord (e)	lista de provisoes (e)
22.	Crew's effects declaration (e)	décl. effets de l' equipage (e)	declaracao de efeitos de tripulantes (e)
23.	Maritime declaration of health (e)	décl. maritime de santé (e)	declaracao maritima de saúde (e)
24.	Mail list (e)	guide du courrier (e)	manifesto de correio (e)
25.	I declare that this general declaration and the attached documents are complete, exact and true to the best of my knowledge.	je soussigné, déclare que la présente déclaration générale ainsi que tous les formulaires annexés sont complets, exacts et véridiques à ma connaissance.	Eu certifico que esta declaracao general e os documentos anexos estao certos e completos de acôrdo com meu conhecimento.
26.	Date and signature of master or other authorized person	date et signature du capitaine ou d' une personne autorisée	data e assinatura do capitao ou outra pessoa autorizada
27.	Remarks of the authorities	observations des autorités	observacoes das autoridades
28.	Sailing permit	autorisation de départ	autorizacao de partida
29.	Authorized for sail to	autorisé pour départ	autorizacao de seida do cais
30.	Signature and seal of captain of port	signature et cachet du capitaine du port	assinatura e carimbo do capitao do porto

NOTAS**NOTES****NOTES****NOTAS**

- (a) Exigible sólo en los países de la ALALC a los buques extranjeros arrendados por empresas navieras nacionales de una de las Partes Contratantes del Convenio de Transporte por Agua de la ALALC (CTA), según su artículo 12.
- (a) Requested only at LAFTA countries for foreign ships chartered to a national shipping line of one of the Contracting Parties to the LAFTA Convention on Waterborne Transportation (C.W.T.) under its article 12.
- (a) Exigible seulement dans les pays de l'ALALC pour les navires étrangers affretés pour une compagnie de navigation d'une des Parties Contractantes de la Convention de Transport para Agua de l'ALALC (C.T.A.), d' après son article 12.
- (a) Sômente para embarcacoes estrangeiras afretadas por armadores nacionais de una das Partes Contratantes de Convênio de Transporte por Agua da ALALC, de acôrdo com seu artigo 12).
- (b) Breves detalles del viaje, incluyendo los puertos inicial y final, así como el puerto previo de recalada y el de destino.
- (b) Brief particulars of voyage, including initial and final ports and the previous and next ports of call.
- (b) Description sommaire du voyage, en indiquant les ports initial et final, ainsi que le prochain et le dernier ports d'arrivée.
- (b) Breve descricao da viagem, incluindo-se os portos de inicio e fim de viagem, assim como o de escala anterior e seguinte.
- (c) Tonelaje aproximado de: carga general; carga a granel y combustibles líquidos, indicando la carga peligrosa.
- (c) Approximate tonnage of general cargo; bulk cargo and flammable liquids, indicating the dangerous cargo.
- (c) Tonnages approximatifs du chargement général; chargement on tas et combustibles liquidos, indiquant le chargement dangereux.
- (c) Tonelagem aproximada de carga geral, carga a granel e combustíveis líquidos, indicando a carga perigosa.
- (d) Exigible sólo a la llegada a menos que haya habido cambios en el rol.
- (d) Required upon entrance only, unless there were changes in the crew list while in port.
- (d) Exigible seulement à l'arrivée, à moins qu'il ait eu des changements dans le rôle.
- (d) Exigível sômente na chegada, a menos que se verifique modificacoes na lista.
- (e) Exigible sólo a la llegada/Required on entrance only./Exigible seulement à l'arrivée./Exigível sômente na chegada.

MANIFIESTO DE CARGA(*)

Pág. No.

Armador y Agente

Llegada Salida

1. Clase y nombre del buque		2. Puerto de emisión		2a. Viaje No.	
3. Nacionalidad		4. Nombre del capitán		5. Puerto de embarque/puerto de descarga	
6. Embarcados (a)		7. Consignatario (b)		8. Conocimiento No (c)	
9. Marcas y números		10. No. y clase de bultos y descripción de las mercaderías		11. Peso br. en kilos	
				12. Volumen en m ³	
				13. Destino final	
				14. Fecha zarpe del puerto embarque	
				15. PARA USO OFICIAL, O DEL ARMADOR	

TRANSLATION

TRADUCTION

TRADUÇÃO

Cargo ManifestManifest de marchandisesManifesto de carga

1. Type and name of ship	genre e nom du navire	classe e nome da embarcação
2. Port of issue	port d'émission	porto de emissão
2a. Voyage No.	voyage No.	viagem No.
3. Nationality of ship	nationalité du navire	nacionalidade da embarcação
4. Name of master	nom du capitaine	nome do capitão
5. Port of loading/port of discharge	port de chargement/port de déchargement	pôrto de embarque/pôrto de descarga
6. Shipper (a)	chargeur (a)	embarcador (a)
7. Consignee (b)	consignataire (b)	consignatário (b)
8. Bill of lading (c)	connaissance (c)	conhecimento (c)
9. Marks and numbers	marques et numéros	marcas e números
10. Number and kind of packages; description of goods	nombre et genre de colis et nature de la marchandise	número e classe dos volumes e descrição das mercadorias
11. Gross weight, in kg.	poids brut en kg.	pêso bruto em kg.
12. Measurement in cubic meters	volume en m ³	volumes em m ³
13. Final destination	dernière destination	pôrto fim de viagem
14. Date of sailing port of loading	date de départ du port de chargement	data de partida de pôrto de embarque
15. For official or shipowner's use (d)	usage officiel ou de l'armateur (d)	para uso oficial ou do armador (d)
16. Date of issue	date de émission	data de emissão
17. Signature of master, or other authorized person	signature du capitaine ou d'une personne autorisée	assinatura do capitão u outra pessoa autorizada

NOTAS

NOTES

NOTES

NOTAS

(a) Solamente cuando las autoridades lo requieran	Only when the authorities require it	Seulement quand les autorités le demandent	Sòmente quando as autoridades o solicitam
(b) Cuando corresponda, indicar nombre y dirección de notificación	When appropriate, indicate name and address for notification	Le cas échéant, indiquer nom et adresse de la notification	Quando for o caso, indicar o nome e endereço de notificação
(c) Indicar abreviadamente los puertos originales de embarque de las mercaderías amparadas por conocimientos de embarque directos (carga de trasbordo)	State original ports of loading of goods shipped on through bills of lading (transshipped cargo)	Indiquer en abrégé les ports l'origine d'embarquement des marchandises protégés par les connaissements d'embarquement directs (transbordement)	Indicar abreviadamente os portos originais de embarque das mercadorias amparadas por conhecimentos directos (carga com transbordo)
(d) Destinado a uso oficial (Aduana/Autoridad o Administración portuaria) o a datos del armador en el manifiesto de fletes (tarifa, flete pagado, flete por pagar, etc.)	Intended for official use (Customhouse/Port Authority) or for internal data of the shipowner in the freight manifest (freight rate, prepaid freight charge, freight charge to be paid, etc.)	Destiné aux autorités (douane/Autorité ou Administration du port) ou à des renseignements de l'armateur dans le manifest de frêts (tarif, frêt payé, frêt à payer, etc.)	Destinado a uso oficial (Aduana/Autoridade ou Administração Portuária) ou a dados do armador no manifesto de fretes (tarifa; frete pago, frete a pagar, etc.)
(*) Se hará un manifiesto separado en este formulario para las cargas peligrosas (explosivas, inflamables y venenosas)	A separate manifest shall be furnished in this form for dangerous cargo (explosive, flammable, poisonous)	On fera un manifeste séparé pour los chargements dangereux (explosifs, inflammables et véneneux)	Deverá fornecer-se separadamente um manifesto para cargas perigosas (explosivos, inflamáveis e venenosas)

Armador y Agente

LISTA DE PASAJEROS (*)

Pág. N°

Llegada

Salida

1. Clase y nombre del buque

2. Puerto llegada/Salida

3. Fecha llegada/Salida

4. Nacionalidad del buque

4. Puerto de destino del buque

4b. Viaje N°

5. Apellidos, nombres y sexo (a)

6. Nacionalidad

7. Fecha y lugar de nacimiento (b)

8. Puerto de embarco

9. Puerto de desembarco

10. Fecha y firma del capitán o persona autorizada

TRANSLATION

TRADUCTION

TRADUÇÃO

Passenger listManifesto de passageirosLista de passageiros

1. Type and name of ship	genre et nom du navire	classe e nome da embarcacao
2. Port of arrival/departure	port d'arrivée/départ	pôrto de chegada/saida
3. Date of arrival/departure	date arrivée/départ	data de chegada/saida
4. Nationality of ship	nationalité du navire	nacionalidade da embarcação
4a. Port of destination of ship	port de destination du navire	pôrto seguinte da embarcação
4b. Voyage No.	voyage No.	viagem No.
5. No., family name, given names and sex (a)	No., nom et prénoms et sexe (a)	No., sobrenome e nome e sexo (a)
6. Nationality	nationalité	nacionalidade
7. Date and place of birth	date et lieu de naissance	data e lugar de nascimento
8. Port of embarkation	port d'embarquement	^A pôrto de embarque
9. Port of disembarkation	port de débarquement	^A porto de desembarque
10. Date and signature by master or authorized person	date et signature du capitaine ou d'une personne autorisée	data e assinatura do capitão u outra pessoa autorizada

NOTAS

NOTES

NOTES

NOTAS

(a) Indicar sexo sólo en caso femenino: (f)	Indicate only in case of female sex: (f)	Indiquer seulement en cas de sexe féminin: (f)	Indicar sómente em caso de sexo femenino: (f)
(b) En los países en que se exija, indicar en la línea siguiente a la de fecha y lugar de nacimiento, la clase y número de documento de identidad.	In the countries where it is required, indicate on the line below date and place of birth, the type and number of identity document.	Dans les pays où cela est exigé, indiquer dans la ligne qui suit celle de la date et lieu de naissance, le genre et le numéro du document d'identité.	Nos países em que seja exigido o documento de identidade, a classe e o número do mesmo devem constar na linha seguinte a que consigna o lugar e a data de nascimento.
(c) No se presentará este documento cuando el buque no transporte pasajeros	This document is not to be presented when the vessels not carrying passengers	Quand le navire ne transporte pas des passagers, ce document ne sera pas présenté	Este documento não será apresentado quando a embarcação não transportar passageiros

ROL DE TRIPULACION (*)

Armador y Agente

		<input type="checkbox"/> Llegada <input type="checkbox"/> Salida		Pág. No.	
1. Clase y nombre del buque		2. Puerto llegada/salida		3. Fecha llegada/salida	
4. Nacionalidad del buque		5. Puerto de procedencia/destino		5a. Viaje No.	
6. No.	7. Apellidos, nombres y sexo (a)	8. Grado o plaza	9. Nacionalidad	10. Fecha y lugar de nacimiento	11. Clase y No. doc. identidad (b)
12. Fecha y firma del capitán u oficial autorizado					

TRANSLATION

TRADUCTION

TRADUÇÃO

Crew listRole d'équipageLista de tripulantes

1. Type and name of ship	genre et nom du navire	classe e nome da embarcação
2. Port of arrival/departure	date arrivée/départ	pôrto de chegada/saída
3. Date of arrival/departure	date arrivée/départ	data de chegada/saída
4. Nationality of ship	nationalité du navire	nacionalidade da embarcação
5. Port arrived from	port de provenance	pôrto de procedência
5a. Voyage No.	voyage No.	viagem No.
6. Number	numéro	número
7. Family name, given names and sex (a)	nom et prénoms et sexe (a)	sobrenome e nome e sexo (a)
8. Rank or rating	rang ou ordre	cargo ou ocupação
9. Nationality	nationalité	nacionalidade
10. Date and place of birth	date et lieu de naissance	data e lugar de nascimento
11. Nature and No. of identity document (b)	genre et No. de document de identité (b)	classe e No. de documento de identidade (b)
12. Date and signature by master or authorized officer	date et signature du capitaine ou officiel autorisé	data e assinatura do capitão ou oficial autorizado

NOTAS

NOTE

NOTE

NOTA

(a) Indicar sexo sólo en caso femenino : (f)	Indicate only in case of female sex : (f)	Indiquer seulement en cas de sexe féminin : (f)	Indicar somente em caso de sexo femenino : (f)
(b) Indicar el documento de identidad :	Indicate nature of identity document :	Indiquer le document d'identité :	Indicar o documento de identidade :
CI=Cédula de identidad	IC=Identity card	CI=Carte d'identité	CI=Cédula de Identidade
LE=Libreta de embarco	SP=Seaman's passport	CE=Carte d'embarquement	CM=Caderneta de marítimo
PE=Permiso de embarco	SEM=Seaman's embarkation permit	PE=Permis d'embarquement	AE=Autorização de embarque
P=Pasaporte	P=Passport	P=Passport	P=Passaporte
(*) Exigible sólo a la llegada, a menos que haya habido cambios en el rol	Required upon entrance only, unless there were changes in the crew list while in port	Exigible seulement à l'arrivée, à moins qu'il y ait eu des changements dans le rôle	Exigível somente na chegada, a menos que se verifique modificações na lista

DECLARACION DE SUMINISTROS DEL BUQUE
(Lista de rancho/tienda) (*)

Armador y Agente

		<input type="checkbox"/> Llegada <input type="checkbox"/> Salida	Pág. No.
1. Clase y nombre del buque		2. Puerto llegada/salida	3. Fecha llegada/salida
4. Nacionalidad del buque		5. Puerto procedencia/puerto destino	
6. No. personas a bordo	7. Estada aproximada		
8. Nombre del artículo	9. Cantidad	10. Para uso oficial	
11. Fecha y firma del capitán u oficial autorizado			

TRANSLATION	TRADUCTION	TRADUÇÃO
<u>Ship's Stores Declaration</u> (Store List/Bazaar List)	<u>Déclaration de provisions de bord</u> (Liste de provisions/magasins)	<u>Lista de provisões</u> (Lista de provisões/bazar)
1. Type and name of ship	genre et nom du navire	classe e nome da embarcação
2. Port of arrival/departure	port d'arrivée/départ	porto de chegada/saída
3. Date of arrival/departure	date d'arrivée/départ	data de chegada/saída
4. Nationality of ship	nationalité du navire	nacionalidade da embarcação
5. Port arrived from/port of destination	port de provenance/port de destination	porto anterior/seguinte
6. Number of persons on board	nombre de personnes à bord	No. de pessoas a bordo
7. Approximate period of stay	permanence approximative	dias de estadia aprox.
8. Name of article	nom de la marchandise	nome de artigos
9. Quantity	quantité	quantidade
10. For official use	usage officiel	para uso oficial
11. Date and signature by master or authorized officer	date et signature du capitaine ou d'une personne autorisée	data e assinatura do capitão ou oficial autorizado

(*) Cuando el buque lleve tienda o bazar, se suministrará separadamente la lista de rancho y la de tienda

When there is a bazaar on board, a separate list of ship's stores must be presented, one for goods for use in the ship and another for merchandise carried for sale to passengers and crew

Quand le navire a un magasin ou un bazar à bord, il devra fournir, séparément, la liste des rations et celle du magasin

Quando a embarcação dispõe de loja ou bazar, deverá fornecer separadamente a lista de provisões e a lista da loja

DECLARACION DE EFECTOS DE LA TRIPULACION (*)

Armador y Agente

Pag. No.

Clase y nombre del buque		2. Efectos personales			
3. Nacionalidad del buque					
4. No.	5. Apellidos y nombres	6. Grado o plaza			7. Firmas
8. Fecha y firma del capitán u oficial autorizado					

TRANSLATION

TRADUCTION

TRADUÇÃO

Crew's Effects DeclarationDeclaración d'effets de l'équipageDeclaração de artigos de tripulação

1. Type and name of ship	genre et nom du navire	classe e nome da embarcação
2. Personal effects	effets personnels	efeitos pessoais
3. Nationality of ship	nationalité du navire	nacionalidade da embarcação
4. Number	numéro	número
5. Family name, given names	nom et prénoms	sobrenome e nome
6. Rank or rating	rang ou ordre	cargo ou ocupação
7. Signature	signature	assinatura
8. Date and signature by master or authorized officer	date et signature du capitaine ou officier autorisé	data e assinatura do capitão ou oficial autorizado

Este declararán solamente los vinos, licores, cigarrillos, cigarrillos y demás efectos personales que la tripulación tenga a bordo en su poder que puedan ser negociables, impositivos o sujetos a restricciones por su naturaleza o cantidad

Only wines, liquors, cigarettes, cigars and any other personal effects the crew may have on board in their possession, which either by their nature or quantity could be negotiable or subject to duties or restrictions, shall be declared

On déclarera seulement les vins, cigarettes, cigars et d'autres effets personnels que l'équipage ait à bord et que par sa nature ou quantité puissent être négociables ou bien sujets à taxes ou restrictions

Serão declarados somente os vinhos, licores, cigarros, fumos e demais efeitos pessoais que a tripulação tenha a bordo em seu poder que possam ser negociáveis, impositivos ou sujeitos a restrições por sua natureza ou quantidade

ALALC 266 (X)

Resolución 266 (X)
4 de diciembre de 1979

Aplicación de la Resolución 254 (IX)
de la Conferencia y aclaración sobre
manifiesto de carga

La CONFERENCIA de las PARTES CONTRATANTES, en su Décimo Período de Sesiones Ordinarias

VISTO la Resolución 254 (IX) que adoptó la documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes y cuyo artículo quinto establece que la presente Conferencia examinará los resultados obtenidos en su aplicación.

CONSIDERANDO que según los informes recogidos en la sexta reunión de la Comisión Asesora de Transporte (14-17 de septiembre de 1970), la Resolución 254 (IX) aún no se está aplicando en la práctica, si bien no habría inconveniente para darle cumplimiento y algunos países de la ALALC están adoptando las disposiciones administrativas del caso; y que, de acuerdo con las informaciones suministradas en la presente Conferencia, sólo una Parte Contratante ha dictado el decreto respectivo;

Que el Comité Ejecutivo Permanente, al informar a la Conferencia sobre la materia (ALALC/C.X/dc 4), solicita a los Gobiernos de las Partes Contratantes que dispongan lo necesario para dar aplicación efectiva a la Resolución 254 (IX); y

Que al plantearse en la Conferencia la conveniencia de introducir una ligera modificación al formato del formulario ALALC-OEA 2, manifiesto de carga, anexo a la resolución de referencia, se ha evidenciado la necesidad de hacer una aclaración al respecto.

RESUELVE:

PRIMERO. Recomendar a los Gobiernos de las Partes Contratantes que aún no lo hubieren hecho, adopten las medidas pertinentes para acelerar la aplicación de la Resolución 254 (IX).

SEGUNDO. Aclarar que la nota (d) al reverso del formulario ALALC-OEA 2, manifiesto de carga, anexo a dicha resolución, corresponde a la columna 15, la cual está destinada tanto a uso oficial o del armador como a las observaciones que se necesitaren estampar después de emitido el manifiesto y establecer que si fuere necesario, el espacio destinado actualmente a la columna 15 podrá dividirse introduciéndole de columna 15a., observaciones.

ANEXO 4

CONVENCION SOBRE FACILITACION DEL TRAFICO
MARITIMO INTERNACIONAL, 1965

Aprobado y suscrito en la
Conferencia internacional sobre facilitación
de viajes y transportes marítimos, convocada
por la Organización Consultiva Marítima Inter-
gubernamental.

(Londres, 29 de marzo al 9 de abril de 1965)

/CONVENCION SOBRE TRAFICO

CONVENCION SOBRE FACILITACION DEL TRAFICO
MARITIMO INTERNACIONAL

Londres, 9 de abril de 1965

Artículo 1º - Los Estados contratantes se comprometen a adoptar, de acuerdo con las previsiones de la presente Convención y su Anexo, todas las medidas apropiadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y evitar demoras innecesarias a los barcos, las personas y los bienes a bordo.

Artículo 2º

1. Los Estados contratantes se comprometen a cooperar, de acuerdo con las previsiones de la presente Convención, en la formulación y aplicación de medidas para facilitar la llegada, permanencia y salida de los barcos. Tales medidas, dentro de lo máximo posible, no serán menos favorables que las medidas aplicadas a los otros medios internacionales de transporte. Sin embargo, dichas medidas podrán diferir de acuerdo con los requerimientos particulares de cada caso.

2. Las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional establecidas en la presente Convención y su Anexo, se aplicarán también a los barcos de gobiernos con o sin costas marítimas, siempre que los mismos sean partes de la presente Convención.

3. Las previsiones de la presente Convención no se aplicarán a los barcos de guerra ni a las embarcaciones de placer.

Artículo 3º - Los Estados contratantes se comprometen a cooperar para asegurar el más alto grado práctico de uniformidad en las formalidades, requisitos de documentos y procedimientos en todos los asuntos en que dicha uniformidad facilite y mejore el tráfico marítimo internacional y mantengan en el mínimo posible cualquier cambio en las formalidades, requisitos de documentos y procedimientos necesarios para cumplir algún requisito especial de naturaleza interna.

Artículo 4º - Con vistas a alcanzar los propósitos establecidos en el artículo anterior, los Estados contratantes se comprometen a cooperar entre sí o a través de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante, la "Organización"), en asuntos relativos a formalidades, documentos requeridos y procedimientos, así como su aplicación al tráfico marítimo internacional.

Artículo 5º

1. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención y su Anexo podrá ser interpretada como impidiendo la aplicación de facilidades mayores que un Estado contratante conceda o llegue a conceder en el futuro, respecto al tráfico marítimo internacional, bajo su propia legislación nacional o las previsiones de otros convenios internacionales.

/2. Ninguna

2. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención y su Anexo podrá ser interpretada como impidiendo a cualquier Estado contratante la aplicación de medidas temporarias que el gobierno de ese país estime necesarias para preservar la moralidad pública, el orden y la seguridad o prevenir la introducción y avance de enfermedades o pestes que afecten a la salud pública, animales y plantas.

3. Todo asunto no contemplado expresamente en esta Convención, quedará sujeto a la legislación de los Estados contratantes.

Artículo 6º - A los efectos de la presente Convención y su Anexo:

a) "Norma" son aquellas medidas de aplicación uniforme, cuya aplicación por parte de los Estados contratantes de acuerdo con la Convención, es necesaria y practicable a fin de facilitar el tráfico marítimo internacional.

b) "Método recomendado" son aquellas medidas cuya aplicación por parte de los Estados contratantes sería deseable, con vistas a facilitar el tráfico marítimo internacional.

Artículo 7º

1. El anexo a la presente Convención podrá ser modificado por los Estados contratantes, sea a propuesta de uno de ellos o por medio de una conferencia convocada para tal efecto.

2. Cualquier Estado contratante podrá proponer modificaciones al Anexo, enviando su proyecto de modificaciones a la Secretaría General de la Organización (en adelante, la "Secretaría General"):

a) A requerimiento expreso de un Estado contratante, la Secretaría General comunicará tal propuesta directamente a todos los Estados contratantes, para su consideración y aceptación. Si no recibe tal requerimiento expreso, la Secretaría General podrá realizar tantas consultas como considere necesario antes de comunicar la propuesta a los Estados contratantes.

b) Cada Estado contratante notificará a la Secretaría General, dentro del año de haber recibido la referida comunicación, si acepta o no la propuesta de modificaciones.

c) Tal notificación deberá ser comunicada por escrito a la Secretaría General, quien informará a los Estados contratantes haberla recibido.

d) Cualquier modificación al Anexo de acuerdo con las condiciones establecidas en este párrafo, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que la modificación es aceptada por la mayoría de los Estados contratantes.

e) La Secretaría General informará a todos los Estados contratantes acerca de cualquier modificación que entre en vigor de acuerdo con las estipulaciones de este párrafo, juntamente con la fecha en que aquella modificación entrará en vigor.

3. A pedido de, por lo menos, una tercera parte de los Estados contratantes, la Secretaría General convocará a una conferencia de las partes para considerar modificaciones al Anexo. Cada modificación adoptada por dicha conferencia por una mayoría de dos tercios de los Estados contratantes presentes y con voto, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que la Secretaría General notifique a los Estados contratantes las modificaciones adoptadas.

4. La Secretaría General notificará con toda prontitud a los Estados contratantes la adopción y entrada en vigor de cualquier modificación, de acuerdo con lo establecido en este artículo.

Artículo 8º

1. Cualquier Estado contratante que considere impracticable cumplir con alguna Norma modificando sus propias formalidades, requisitos de documentos y procedimientos para ponerlas en total acuerdo con dicha Norma, o que, por razones especiales, estima necesario adoptar formalidades, requisitos de documentos y procedimientos diferentes a los establecidos en la referida Norma, informará tal cosa a la Secretaría General, notificándole las diferencias entre sus prácticas y la Norma. Dicha notificación se hará efectiva dentro del menor tiempo posible luego de la entrada en vigor de la presente Convención para aquel Estado contratante, o luego de haber adoptado formalidades, requisitos de documentos y procedimientos diferentes a los establecidos en la Norma.

2. La notificación de cualquiera de esas diferencias por parte de un Estado contratante, en el caso de una modificación a la Norma, o la adopción de una nueva Norma, será enviada a la Secretaría General tan pronto como posible luego de entrar en vigor la Norma modificada o nueva, o luego de la adopción de formalidades, requisitos de documentos y procedimientos diferentes, y puede incluir una indicación acerca de la acción propuesta para lograr que las formalidades, requisitos de documentos y procedimientos se ajusten totalmente a la Norma modificada o nueva.

3. Los Estados contratantes son urgidos a colocar sus formalidades, requisitos de documentos y procedimientos, en concordancia con los "Métodos Recomendados" tanto como posible. Tan pronto un Estado contratante lleva a la práctica tal concordancia, lo notificará a la Secretaría General.

4. La Secretaría General informará a los Estados contratantes de cualquier notificación que se le haga, de acuerdo con los párrafos precedentes de este artículo.

Artículo 9º - La Secretaría General convocará a una conferencia de los Estados contratantes para revisar o modificar la presente Convención, a pedido de no menos de una tercera parte de dichos Estados contratantes. Cualquier revisión o modificación será adoptada por una mayoría de dos tercios de votos presentes en la Conferencia, y luego será certificada y comunicada por el Secretario General a todos los Estados contratantes para su aceptación. Un año después de la aceptación de la revisión o modificaciones

/por una

por una mayoría de dos tercios de los Estados contratantes, cada una de esas revisiones o modificaciones entrará en vigor para todos los Estados contratantes, excepto para aquellos que, antes de entrar en vigor, formulan una declaración estableciendo que no aceptan la revisión o modificación. Por una mayoría de dos tercios de votos, la Conferencia podrá determinar, al momento de su adopción, que la revisión o modificación es de tal naturaleza que cualquier Estado contratante que haya hecho aquella declaración y que no acepte la revisión o modificación dentro del plazo de un año a contar de la entrada en vigor de las mismas, cesará de ser parte de la Convención.

Artículo 10°

1. La presente Convención quedará abierta a la firma durante seis meses a contar desde la fecha, y posteriormente quedará abierta para las adhesiones.

2. Los gobiernos de los Estados miembros de las Naciones Unidas, o cualquiera de sus organismos especializados, o la Agencia Internacional de la Energía Atómica, o las partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, podrán ser partes de la presente Convención mediante:

- a) Firma de la aceptación sin reservas, en cuanto a ratificación.
- b) Firma con reserva en cuanto a la ratificación, seguida por la ratificación.
- c) Adhesión.

La ratificación o la adhesión se llevarán a cabo mediante depósito del instrumento correspondiente en la Secretaría General.

3. El gobierno de cualquier Estado que no tenga derecho a convertirse en parte de esta Convención, de acuerdo a los términos del párrafo 2 de este artículo, podrá apelar a través de la Secretaría General, y será admitido como parte, de acuerdo con el párrafo 2 siempre que las dos terceras partes de los miembros de la Organización así lo aprueben, no computándose a estos efectos los miembros asociados.

Artículo 11° - La presente Convención entrará en vigor 60 días después de la fecha en que los gobiernos de, por lo menos, diez Estados hayan firmado sin hacer reserva de ulterior ratificación o hayan depositado los instrumentos de ratificación o adhesión. Entrará también en vigor para cualquier gobierno que, subsecuentemente la acepta o adhiere a la misma 60 días después del depósito del instrumento de ratificación o adhesión.

Artículo 12° - Tres años después de la entrada en vigor de la presente Convención, con respecto a un Estado contratante, el mismo puede denunciarla, mediante notificación escrita dirigida a la Secretaría General, quien notificará a todos los Estados contratantes sobre el contenido y fecha de recepción de aquella denuncia. La misma tendrá efecto un año después de haber sido recibida por la Secretaría General, o el período mayor que se haya especificado en la notificación.

/Artículo 13°

Artículo 13°

1.a) Las Naciones Unidas, en casos en que existan autoridades administrativas en un territorio, o un Estado contratante responsable de las relaciones exteriores de dicho territorio, consultará con dicho territorio, tan pronto como fuera posible, la mejor manera de hacerle extensiva esta Convención, y podrá en cualquier momento, mediante notificación escrita a la Secretaría General declarar que la Convención se aplicará a aquel territorio.

b) La presente Convención se extenderá a dicho territorio desde la fecha de recepción de la notificación o desde cualquier otra fecha determinada en la notificación.

c) Las previsiones del artículo 8 de la presente Convención se aplicarán a cualquier territorio al que la Convención se le haga extensiva de acuerdo con el presente artículo. A tal fin, la expresión "sus propias formalidades, requisitos de documentos o procedimientos", incluirá los que están en vigor en aquel territorio.

d) La presente Convención dejará de extenderse a cualquier territorio, un año después de haber recibido la Secretaría General una notificación en tal sentido, o a partir de una fecha posterior al año indicada en la notificación.

2. La Secretaría General informará a todos los Estados contratantes acerca de la extensión de la presente Convención a cualquier territorio, de acuerdo con lo establecido en el párrafo 1 de este artículo, puntualizando en cada caso la fecha desde la cual la Convención fue extendida a aquel territorio.

Artículo 14° - La Secretaría General informará a los gobiernos signatarios, a todos los Estados contratantes y a todos los miembros de la Organización, acerca de:

a) Las firmas estampadas en la presente Convención al día de la fecha.

b) El depósito de instrumentos de ratificación o adhesión, junto con las fechas de sus depósitos.

c) La fecha en que la Convención entra en vigor, de acuerdo con el artículo 11.

d) Cualquier notificación recibida en concordancia con lo dispuesto en los artículos 12 y 13, así como la fecha de dicha notificación.

e) La convocatoria a conferencia, bajo las estipulaciones de los artículos 7 ó 9.

/Artículo 15°

Artículo 15° - La presente Convención y su Anexo será depositada en la Secretaría General, quien enviará copias certificadas a los gobiernos signatarios y a los que adhieran con posterioridad. Tan pronto esta Convención entre en vigor, será registrada por la Secretaría General, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 16° - La presente Convención y su Anexo queda redactada en inglés y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos. Se prepararán traducciones oficiales al ruso y al español, que serán depositadas con los originales firmados.

Anexo

SECCION PRIMERA

Definiciones y previsiones generales

A. DEFINICIONES

A los efectos de las previsiones de este Anexo, se dará el siguiente significado a los términos que se enumeran a continuación:

Carga - Cualquier mercadería o artículos de todo tipo transportados en barcos, que no sea correo, provisiones del barco, repuestos del barco, equipos del barco, efectos de los tripulantes y equipaje acompañado de los pasajeros.

Efectos de la tripulación - Vestimenta y cualquier artículo de uso diario y otros elementos - que pueden incluir dineros pertenecientes a la tripulación y transportados en el barco.

Miembros de la tripulación - Cualquier persona realmente empleada para realizar tareas a bordo durante el viaje, o al servicio del barco, e incluida en la lista de tripulantes.

Correo - Correspondencia y otros objetos que deban ser entregados por las administraciones postales.

Equipaje acompañado de los pasajeros - Pertenencias - que pueden incluir dinero - transportadas para el pasajero en el mismo barco en que aquél viaja, estén o no bajo su posesión personal, siempre que no se las transporte bajo un contrato o un acuerdo similar.

Autoridades públicas - Las reparticiones o entidades de cualquier Estado, responsables de la aplicación y ejecución de las leyes y reglamentos de dicho Estado, relacionadas de alguna manera con las Normas y Métodos recomendados contenidos en este Anexo.

/Armador - Aquel

Armador - Aquel que es propietario de buques o los opera, sea una persona, una empresa o cualquier otra entidad legal, y cualquier persona que actúe por mandato del armador u operador.

Equipos del barco - Artículos - que no sean repuestos del barco - existentes a bordo para ser allí usados, que sean de naturaleza movable pero no consumible, incluyendo accesorios tales como botes salvavidas, elementos de salvataje, muebles, aparejos del barco o rubros similares.

Repuestos del barco - Artículos necesarios para reparar o reemplazar, con vistas a su incorporación al barco en que son transportados.

Provisiones del barco - Mercaderías para ser usadas en el barco, incluyendo mercaderías consumibles, o transportadas para su venta a los pasajeros y tripulantes, combustibles y lubricantes, pero excluyendo los equipos y los repuestos del barco.

Momento de llegada - Momento en que el barco se detiene por primera vez, en un puerto, sea que quede anclado o atracado a un muelle.

B. PREVISIONES GENERALES

Conjuntamente con el parágrafo 2 del artículo 9 de la Convención, las previsiones de este Anexo no impedirán a las autoridades públicas adoptar las medidas necesarias - incluso el pedido de suministrar información adicional - en casos de sospecharse fraude, o tratándose de problemas especiales que constituyan un peligro grave al orden público, la seguridad pública o la salud pública, o para prevenir la introducción y difusión de enfermedades o pestes que afecten a los animales o a las plantas.

1.1 Norma

Las autoridades públicas requerirán, en todos los casos, sólo la información esencial que debe suministrarse y mantendrán en un mínimo la cantidad de exigencias.

Cuando en este Anexo se establezca una lista específica de datos, las autoridades públicas no exigirán el suministro de aquellos datos que no consideren esenciales.

1.2 Método recomendado

Sin perjuicio del hecho de que los documentos para ciertos propósitos estén separadamente establecidos o requeridos en este Anexo, las autoridades públicas, teniendo en cuenta los intereses de aquéllos a quienes se exige completar la documentación así como el propósito para el cual serán usados, deberían adoptar medidas por las que dos o más de dichos documentos se combinen en uno solo, en cualquier caso en que ello sea practicable y en que se logre un apreciable grado de facilitación.

SECCION SEGUNDA

Llegada, permanencia y salida del barco

Esta sección contiene provisiones relativas a las formalidades requeridas a los armadores por las autoridades públicas con motivo de la llegada, permanencia y salida del barco, la que no podrá ser interpretada como impedimento para la presentación para inspección por parte de las autoridades competentes, de certificados y otros papeles del barco relativos a su registro, mediciones, seguridad, tripulación y otros asuntos conexos.

A. GENERAL

2.1 Norma

Las autoridades públicas no exigirán para su retención, a la llegada o salida de barcos a los cuales se aplique la Convención, ningún documento que no sean los establecidos en la presente sección. Dichos documentos son: declaración general, declaración de la carga; declaración de los repuestos del barco; declaración de los efectos de la tripulación; lista de la tripulación; lista de los pasajeros; el documento requerido de acuerdo con lo estipulado en la Convención Postal Universal en lo que hace al correo; declaración marítima de sanidad.

B. CONTENIDO Y FINALIDADES DE LOS DOCUMENTOS

2.2 Norma

La declaración general será el documento básico para la llegada o salida, y contendrá la información requerida por las autoridades públicas relativas al barco.

2.2.1 Método recomendado - Debería aceptarse la misma declaración general tanto para la entrada como para la salida del barco.

2.2.2 Método recomendado - En la declaración general, las autoridades no exigirán más que la siguiente información: nombre y descripción del barco; nacionalidad del barco; datos referentes al registro; datos referentes al tonelaje; nombre del capitán; nombre y domicilio de los agentes del barco; breve descripción de la carga; cantidad de tripulantes; cantidad de pasajeros; breves detalles del viaje; fecha y hora de llegada, o fecha de salida; puerto de llegada o de salida; ubicación del barco en el puerto.

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

/2.3 Norma

2.3 Norma

La declaración de la carga será el documento básico, para la llegada y salida, que suministrará la información requerida por las autoridades públicas en lo que hace a la carga. Sin embargo, podrá exigirse que se suministre por separado detalles de cualquier carga peligrosa.

2.3.1 Método recomendado - En la declaración de la carga, las autoridades públicas no exigirán más información que la siguiente:

a) A la llegada: nombre y nacionalidad del barco; nombre del capitán; puerto de procedencia; puerto donde se hace la declaración; marcas y números, cantidad y clase de los bultos, cantidad y descripción de las mercaderías; números de los conocimientos correspondientes a las cargas que serán desembarcadas en el puerto en cuestión; puertos en los que la carga que permanecerá a bordo será descargada; puertos originales de carga en lo que hace a mercaderías cargadas bajo varios conocimientos totalizados.

b) A la salida: nombre y nacionalidad del barco; nombre del capitán; puerto de destino; respecto a las mercaderías cargadas en el puerto en cuestión; marcas y números, cantidad y clase de bultos, cantidad y descripción de las mercaderías; números de los conocimientos de las mercaderías cargadas en el puerto en cuestión.

2.3.2 Método recomendado - En lo que respecta a las cargas que permanecen a bordo, las autoridades públicas sólo requerirán detalles breves de los rubros de información esenciales a ser suministrados.

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

2.3.4 Método recomendado - Las autoridades públicas deberían aceptar, en lugar de la declaración de la carga, una copia del manifiesto del buque, siempre que el mismo contenga toda la información requerida, de acuerdo con los Métodos recomendados 2.3.1 y 2.3.2, fechado y firmado de acuerdo con la Norma 2.3.3.

Como alternativa, las autoridades públicas podrían aceptar una copia del conocimiento firmada de acuerdo con la Norma 2.3.3, o certificada como copia auténtica si la naturaleza y cantidad de la carga hace esto practicable y siempre que cualquier información - de acuerdo con los Métodos recomendados 2.3.1 y 2.3.2 - que no aparezca en tales documentos sea también suministrada, debidamente certificada.

2.3.5 Método recomendado - Las autoridades públicas podrían permitir que aquellas parcelas no cubiertas por el manifiesto que estén en posesión del capitán, sean omitidas de la declaración de la carga, siempre que los detalles correspondientes a esas parcelas sean proporcionados separadamente.

2.4 Norma

La declaración de provisiones del barco será el documento básico, a la llegada o a la salida, para suministrar información requerida por las autoridades públicas en lo que hace a las provisiones del barco.

2.4.1 Norma - Las autoridades públicas aceptarán la declaración de provisiones del barco, fechada y firmada por el capitán o algunos de los otros oficiales del barco debidamente autorizados por el capitán, y que tengan conocimiento personal de todo lo relativo a las provisiones del barco.

2.5 Norma

La declaración de efectos de la tripulación será el documento básico para suministrar información requerida por las autoridades públicas en lo que hace a los efectos de la tripulación. No será exigida a la salida del barco.

2.5.1 Norma - Las autoridades públicas aceptarán la declaración de efectos de la tripulación fechada y firmada por el capitán o algún otro oficial del barco autorizado debidamente por el capitán. Las autoridades públicas podrán requerir también a cada miembro de la tripulación su firma en dicho documento. En caso de no poder firmar, deberá estampar su marca o signo en lo que hace a sus efectos.

2.5.2 Método recomendado - Las autoridades públicas deberán normalmente requerir detalles de sólo aquellos efectos de la tripulación al pago de derechos aduaneros, o incluidos en prohibiciones o restricciones.

2.6 Norma

La lista de la tripulación será el documento básico para informar a las autoridades públicas sobre la cantidad y composición de la tripulación del barco a la llegada y salida del mismo.

2.6.1 Método recomendado - En la lista de la tripulación, las autoridades públicas no deberían requerir más que la siguiente información: nombre y nacionalidad del barco; nombre y apellido; nacionalidad; cargo a bordo; fecha y lugar de nacimiento; naturaleza y numeración del documento de identidad; puerto y fecha de llegada; procedencia.

2.6.2 Norma - Las autoridades públicas aceptarán la lista de la tripulación, fechada y firmada por el capitán o por algún otro oficial del barco debidamente autorizada por el capitán.

2.7 Norma

La lista de pasajeros será el documento básico para informar a las autoridades públicas de todo lo relativo a los pasajeros, tanto a la llegada como a la salida del barco.

/2.7.1 Método

2.7.1 Método recomendado - Las autoridades públicas no exigirán lista de pasajeros en viajes marítimos cortos o viajes combinados barco-ferrocarril entre países vecinos.

2.7.2 Método recomendado - Las autoridades públicas no deberían requerir tarjetas de embarque o desembarque en adición a la lista de pasajeros en lo que hace a los pasajeros cuyos nombres aparecen en aquellas listas. Sin embargo, allí donde las autoridades públicas tienen problemas especiales que signifiquen un peligro grave para la salud pública, se podrá requerir a una persona en viaje internacional al arribar al puerto que suministre por escrito la dirección de su destino.

2.7.3 Método recomendado - Para la lista de pasajeros, las autoridades públicas no deberían requerir más información que la siguiente: nombre y nacionalidad del barco; nombre y apellido; nacionalidad, fecha de nacimiento; lugar de nacimiento; puerto de embarque; puerto de desembarque; puerto y fecha de llegada del barco.

2.7.4 Método recomendado - La lista compilada por la empresa armadora para uso propio debería ser aceptada en lugar de la lista de pasajeros, siempre que contenga por lo menos la información requerida, de acuerdo con el Método recomendado 2.7.3 y esté fechada y firmada de acuerdo con la Norma 2.7.5.

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

2.7.6 Método recomendado - Las autoridades públicas deberían asegurarse que los armadores les notifiquen la llegada, acerca de la presencia de polizones descubiertos a bordo.

2.8 Norma

Las autoridades públicas no requerirán, a la llegada o salida del barco, ninguna declaración escrita respecto al correo, que no sea la prescrita por la Convención Postal Universal.

2.9 Norma

La declaración marítima de salud será el documento básico para suministrar información requerida por las autoridades sanitarias del puerto, respecto al estado de salud a bordo del barco durante el viaje y al momento de la llegada a puerto.

C. DOCUMENTOS AL MOMENTO DE LA LLEGADA

2.10 Norma

Al momento de llegar el barco a puerto, las autoridades públicas no exigirán más documentos que los que siguen: 5 copias de la declaración general; 4 copias de la declaración de la carga; 4 copias de la declaración de repuestos del barco; 2 copias de la declaración de efectos de la tripulación; 4 copias de la lista de la tripulación; 4 copias de la lista de pasajeros; 1 copia de la declaración marítima de salud.

D. DOCUMENTOS AL MOMENTO DE LA SALIDA

2.11 Norma

Al momento de la salida del barco, las autoridades públicas no exigirá más documentos que los siguientes: 5 copias de la declaración general; 4 copias de la declaración de la carga; 3 copias de la declaración de repuestos del barco; 2 copias de la lista de la tripulación; 2 copias de la lista de pasajeros.

2.11.1 Método recomendado - No debería exigirse una nueva declaración de la carga al momento de la salida del puerto en lo que hace a la carga que ya fue objeto de declaración a la llegada a ese mismo puerto, y que durante ese tiempo permaneció a bordo.

2.11.2 Método recomendado - No debería exigirse otra declaración de los repuestos del barco en lo que hace a los repuestos que fueron objeto de declaración a la llegada, ni tampoco en lo que hace a los repuestos embarcados en el puerto y cubiertos por un documento aduanero presentado en dicho puerto.

2.11.3 Norma - Cuando la autoridad pública requiera información sobre la tripulación del barco al momento de su salida, se aceptará una copia de la lista de la tripulación presentada a la llegada, si la misma está nuevamente firmada y endosada, indicando si ha habido algún cambio en la cantidad o composición de la tripulación o dejando simplemente constancia de que no se han producido cambios de esa naturaleza.

E. MEDIDAS PARA FACILITAR EL DESEMBARQUE DE LA CARGA,
PASAJEROS, TRIFULACION Y EQUIPAJES

2.12 Método recomendado

Las autoridades públicas deberían adoptar medidas apropiadas, en cooperación con los armadores y las autoridades portuarias, con el fin de reducir a un mínimo el tiempo de estadía, establecer un flujo satisfactorio en cuanto al tráfico portuario, revisar frecuentemente todos los procedimientos relacionados con la llegada y salida de barcos, incluso arreglos para el embarque y desembarque, carga y descarga, servicios y otros aspectos. Deberían también tomar providencias para que los barcos de carga y las mercaderías que transportan puedan ser manipuladas, en lo posible, en la zona de trabajo del barco.

2.12.1 Método recomendado - Las autoridades públicas deberían, con la cooperación de los armadores y las administraciones portuarias, adoptar medidas apropiadas con el fin de asegurar un flujo de tráfico portuario satisfactorio, de manera que el manipuleo y el despacho de las cargas se realice sin contratiempos ni complicaciones. Esas medidas deberían abarcar todas las fases, desde el momento en que el barco llega al muelle para descargar, despacho aduanero, depósitos y reexpedición. Debería haber un acceso directo y apropiado entre los depósitos y las zonas aduaneras, debiendo estar ambos situados lo más cerca posible del muelle, y con disponibilidad, en lo posible, de sistemas mecánicos de transporte.

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

2.13 Método recomendado

Teniendo presente los procedimientos aplicados a la llegada del barco al primer puerto de escala ubicado en el territorio de un Estado, las formalidades y documentos requeridos por parte de las autoridades públicas en cualquier puerto subsiguiente del mismo país en que el barco haga escala, sin que exista un puerto intermedio de escala situado en otro Estado, deberían reducirse a un mínimo.

G. FORMA DE LLENAR LOS DOCUMENTOS

2.14 Método recomendado

Las autoridades públicas deberán, en la medida de lo posible, aceptar los documentos establecidos en este Anexo, excepto en lo que hace a la Norma 3.7, sin tener en cuenta el idioma en que la información requerida es suministrada, siempre que se reserven el derecho de requerir una traducción escrita u oral a uno de los idiomas oficiales de su país o de la Organización, cuando lo consideren necesario.

/2.15 Norma

2.15 Norma

No se requerirá escritura a máquina para llenar los documentos a que se refiere esta sección. Los documentos manuscritos con tinta o lápiz indeleble serán aceptados, siempre que sean legibles.

2.16 Norma

Las autoridades públicas, del país de cualquier puerto de llegada, descarga o tránsito, no requerirán documento alguno relativo al barco, su carga, repuestos, pasajeros o tripulación en forma legalizada, verificada, autenticada o previamente diligenciados por cualquiera de sus representantes a bordo. Esto no se considerará como impidiendo el pedido de presentar pasaportes u otros documentos de identidad de un pasajero o miembro de la tripulación para su visado o para algún propósito similar.

SECCION TERCERA

Llegada y salida de personas

Esta sección contiene las previsiones relativas a las formalidades requeridas por las autoridades públicas en lo que respecta a los tripulantes y pasajeros, a la llegada o salida del barco.

A. REQUERIMIENTOS Y PROCEDIMIENTOS A LA LLEGADA Y A LA SALIDA

3.1 Norma

El pasaporte válido será el documento básico para suministrar a las autoridades públicas la información relativa al pasajero, al momento de entrar o salir el barco.

3.1.1 Método recomendado - Los Estados contratantes deberían aceptar, en la medida de lo posible y mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, documentos oficiales de identidad en lugar del pasaporte.

3.2 Método recomendado

Las autoridades públicas deberían hacer arreglos, en lo que se refiere a pasaportes o documentos oficiales de identidad en substitución de los pasaportes de los pasajeros del barco, para que sólo se los inspeccione por parte de las autoridades de inmigración una vez al momento de la llegada y otra vez al momento de la salida. Además, estos pasaportes o documentos oficiales de identidad podrán ser requeridos a los efectos de la verificación o identificación en lo que hace a la aduana y otras formalidades al momento de la llegada o salida.

3.3 Método

3.3 Método recomendado

Luego de la presentación individual de pasaportes o documentos oficiales de identidad en substitución de aquéllos, las autoridades públicas deberían devolver esos documentos en forma inmediata, luego de examinarlos, en lugar de retenerlos para obtener un control adicional, a menos que ello represente algún obstáculo para la admisión del pasajero en el territorio del país en cuestión.

3.4 Método recomendado

Las autoridades públicas no deberían requerir, para el embarque o desembarque de pasajeros, de los armadores, ninguna información escrita suplementaria o que implique repetir los datos ya presentados que constan en sus pasaportes o documentos oficiales de identidad, a menos que sea necesario para completar algún documento previsto en este Anexo.

3.5 Método recomendado

Las autoridades públicas que requieran información escrita suplementaria que no sea la necesaria para completar algún documento previsto en el Anexo, en lo que hace el embarque y desembarque de pasajeros, deberían limitar los requisitos para identificación adicional del pasajero a los rubros establecidos en el "Método recomendado" 3.6 (tarjeta de embarque y desembarque). Las autoridades públicas deberían aceptar la tarjeta de embarque-desembarque preparada por el pasajero y no deberían requerir que sea llenada o controlada por el armador. Se admitirá que la tarjeta sea manuscrita en forma legible, excepto que se especifique que la tarjeta debe ser llenada en letras de imprenta. Sólo una copia de la tarjeta de embarque-desembarque será exigida a cada pasajero, la que podrá incluir una o más copias preparadas simultáneamente con carbónicos.

3.6 Método recomendado

En la tarjeta de embarque-desembarque, las autoridades públicas no deberían requerir más información que la siguiente: nombre, apellido, nacionalidad, número de pasaporte u otro documento oficial de identidad, fecha de nacimiento, lugar de nacimiento, ocupación, puerto de embarque-desembarque, sexo, domicilio de destino, firma.

3.7 Norma

En aquellos casos en que se requiere certificado de vacunación contra el cólera, fiebre amarilla o paperas, las autoridades públicas aceptarán el Certificado Internacional de Vacunación o Revacunación, en el forma establecida en los Reglamentos Sanitarios Internacionales.

3.8 Método recomendado

El examen médico de personas a bordo o personas que desembarcan, deberá normalmente quedar limitado a aquellas personas que provengan de una zona

/infectada por

infectada por alguna enfermedad cuarentenable, dentro del período de incubación de la enfermedad de que se trate, como se establece en los Reglamentos Sanitarios Internacionales. Sin embargo, y también de acuerdo con dichos reglamentos, podrá requerirse un examen médico adicional.

3.9 Método recomendado

Las autoridades públicas deberán normalmente realizar las inspecciones aduaneras de pasajeros que entran con equipaje acompañado, sobre la base de un muestreo o selección. En la medida de lo posible, se prescindirá de requerir del pasajero una declaración escrita acerca de dicho equipaje.

3.9.1 Método recomendado - Las autoridades públicas, en la medida de lo posible, deberían liberar de inspección al equipaje acompañado de los pasajeros que salen.

3.9.2 Método recomendado - Cuando no pueda prescindirse de la inspección del equipaje acompañado del pasajero que sale, dicha inspección debería realizarse sobre una base selectiva o mediante muestreo.

3.10 Norma

Un documento de identidad profesional válido o un pasaporte será el documento básico para suministrar a la autoridad pública la información relativa a los miembros de la tripulación tanto a la llegada como a la salida del barco.

3.10.1 Norma - En el documento de identidad profesional, las autoridades públicas no exigirán más información que la siguiente: apellido, nombre, fecha y lugar de nacimiento, nacionalidad, rasgos físicos, fotografía autenticada, firma, fecha de vencimiento (si existe), autoridad pública otorgante.

3.10.2 Norma - Cuando sea necesario a un tripulante entrar o salir del país como pasajero, mediante cualquier medio de transporte, con el propósito de:

a) Alcanzar su barco o ser transferido a otro barco.

b) Pasar en tránsito para juntarse con su barco en otro país, o para repatriarse, o para cualquier otro propósito aprobado por las autoridades del país en cuestión, las autoridades públicas aceptarán del tripulante, en lugar del pasaporte, el documento de identidad profesional válido, cuando este documento garantiza la readmisión de su titular al país que emitió el mencionado documento.

3.10.3 Método recomendado - Las autoridades públicas no deberían normalmente requerir la presentación de documentos de identidad individuales o información suplementaria del documento de identidad profesional en lo que respecta a los miembros de la tripulación que no estén figurando en la lista de tripulantes.

B. MEDIDAS PARA FACILITAR EL DESPACHO DE LA CARGA,
PASAJEROS, TRIPULACION Y EQUIPAJE

3.11 Método recomendado

Las autoridades públicas, con la cooperación de los armadores y las administraciones portuarias, deberán adoptar medidas apropiadas a fin de que se produzca un flujo de tráfico portuario satisfactorio en lo que hace a los pasajeros tripulantes y equipajes de modo que se los pueda despachar rápidamente; deberían contar con personal adecuado y asegurarse que se cuenta con instalaciones apropiadas prestando atención particular al equipaje en lo que hace a su carga, descarga y traslado (incluyendo el uso de sistemas mecanizados), evitando los motivos donde frecuentemente se produzcan demoras a los pasajeros. Cuando corresponda, deberá proveerse lo necesario de manera que los pasajeros estén bajo techo entre el barco y el sitio donde tanto los pasajeros como los tripulantes deban ser objeto de inspección.

3.11.1 Método recomendado - Las autoridades públicas deberían:

a) En cooperación con los armadores y las autoridades portuarias, establecer procedimientos adecuados, tales como:

- i) Método continuo e individual de despacho del pasajero y su equipaje.
- ii) Un sistema que permita a los pasajeros identificar y obtener su equipaje ya verificado, en la zona donde pueda reclamarlo lo antes posible.

b) Asegurarse que las administraciones portuarias adoptan todas las medidas necesarias de manera que:

- i) Se provea un acceso fácil y rápido para el pasajero y su equipaje, hacia y desde las paradas del transporte local.
- ii) Si se exige a los tripulantes presentarse en algunos locales por exigencias gubernamentales, esos locales deberán ser accesibles, y estar el uno tan cerca del otro como sea posible.

3.12 Método recomendado

Las autoridades públicas deberían requerir que los armadores aseguren que la tripulación adoptará todas las medidas apropiadas que ayudarán a un despacho expedito del barco en lo que hace a los pasajeros y los tripulantes. Esas medidas podrían incluir:

a) Suministrando a las autoridades públicas del caso un detalle adelantado con la hora estimada de llegada del barco, seguido por la información de cualquier cambio en ese horario, y consignando el itinerario del barco en lo que pueda interesar a los requerimientos de la inspección;

/b) Tener

b) Tener todos los papeles del barco listos, para su pronta revisión;

c) Poniendo a disposición escalerillas o cualquier otro medio de abordaje, mientras el barco está maniobrando para anclar y atracar;

d) Procurando la rápida y ordenada presentación de las personas a bordo, con sus documentos necesarios para inspección, arreglando las cosas de tal manera que pueda permitirse a los tripulantes de la sala de máquinas o de otras partes del barco exceptuarse de esta inspección.

3.13 Método recomendado

La práctica de escribir nombres en los documentos de los pasajeros y tripulantes debería cambiarse, utilizando el o los nombres de familia, en primer lugar. Cuando se use tanto el apellido paterno como el materno, el paterno debe ser consignado en primer lugar. Cuando una mujer casada use tanto el apellido de su esposo como su apellido paterno, el nombre paterno del marido irá en primer lugar.

3.14 Norma

Las autoridades públicas, sin que ello signifique una demora irrazonable, sujetará a los pasajeros y tripulantes a examen para su admisión en el Estado en que dicho examen es requerido.

3.15 Norma

Las autoridades públicas no impondrán penalidad alguna sobre los armadores en el caso de que cualquier documento de control en posesión de un pasajero, sea considerado inadecuado o si, por tal motivo, ese pasajero no puede ser admitido en el país en cuestión.

3.15.1 Las autoridades públicas deberían invitar a los armadores a adoptar todas las precauciones razonables para asegurarse que el pasajero posee todos los documentos requeridos por los Estados contratantes.

SECCION CUARTA

Salud pública y cuarentena, incluyendo medidas sanitarias para animales y plantas

4.1 Método recomendado

Las autoridades públicas de un Estado que no sea parte de los Reglamentos de Sanidad Internacional deberían hacer todo lo posible para aplicar las previsiones de dichos reglamentos en el caso del transporte marítimo internacional.

4.2 Método recomendado

Los Estados contratantes que tengan ciertos intereses en común en lo que hace a la salud pública, o condiciones geográficas, sociales o económicas semejantes, deberían concertar acuerdos especiales teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 104 de los Reglamentos de Sanidad Internacional, cuando aquellos acuerdos faciliten la aplicación de las referidas reglamentaciones.

4.3 Método recomendado

Cuando se requieran certificados sanitarios o documentos similares respecto al cargamento de ciertos animales, plantas o productos, dichos certificados y documentos serán simples y ampliamente divulgados. Los Estados contratantes deberían en este caso cooperar con vistas a estandarizar dichos requerimientos.

4.4 Método recomendado

Las autoridades públicas, siempre que sea practicable, deberían autorizar la libre plática por radio al barco cuando, sobre la base de la información recibida del mismo antes de su llegada, la autoridad sanitaria del puerto de llegada opina que de ello no resultará la introducción o propagación de una enfermedad cuarentenable. Las autoridades sanitarias, en la medida de lo practicable, deberían tener la posibilidad de abordar el barco antes de su entrada a puerto.

4.4.1 Método recomendado - Las autoridades públicas deberían, con la cooperación de los armadores, asegurar el cumplimiento de cualquier requisito, en el sentido de que debe denunciarse rápidamente cualquier enfermedad a bordo, por medio de la radio, a las autoridades sanitarias del puerto al que el barco esté destinado, de manera de facilitar las previsiones necesarias para la presencia del personal médico especializado y sus equipos al llegar el barco a puerto.

4.5 Norma

Las autoridades públicas adoptarán las medidas necesarias para permitir que las agencias de viaje y otras entidades interesadas, pongan a disposición de los pasajeros, con suficiente anticipación a la salida, listas de las vacunas requeridas por las autoridades públicas de los países en cuestión, así como formularios de certificado de vacunas de acuerdo con los Reglamentos Sanitarios Internacionales. Las autoridades públicas adoptarán las medidas necesarias para que quienes vacunen tengan Certificados Internacionales de Vacunación o Revacunación, de forma de asegurar su aceptación uniforme.

4.6 Método recomendado

Las autoridades públicas deberían proveer facilidades para llenar los Certificados Internacionales de Vacunación o Revacunación, así como contar con locales para vacunar en tantos puertos como sea necesario.

4.7 Normas

Las autoridades públicas deberán asegurarse que todas las medidas sanitarias y formalidades conexas sean comenzadas de inmediato, completadas sin demoras y aplicadas sin ninguna clase de discriminación.

4.8 Método recomendado

Las autoridades públicas deberían mantener en tantos puertos como sea posible, facilidades adecuadas para la administración de salud pública, y medidas de cuarentena en materia de animales y plantas.

4.9 Método recomendado

Debería mantenerse inmediatamente disponible en tantos puertos del Estado en cuestión como sea posible, facilidades médicas que permitan en forma razonable y practicable el tratamiento de emergencia de los tripulantes y pasajeros.

4.10 Norma

Excepto en el caso de una emergencia que constituya un grave peligro para la salud pública, el barco que no esté infectado o sospechoso de estar infectado con una enfermedad cuarentenable, no sufrirá impedimentos, a causa de otra enfermedad epidémica, por parte de las autoridades sanitarias del puerto en cuanto a carga o descarga de mercaderías o provisiones, o cargar combustible o agua.

4.11 Método recomendado

Los cargamentos de animales, materias primas animales, carnes de animales, alimentos de animales y productos vegetales cuarentenables serán autorizados en circunstancias específicas, cuando se acompañe un certificado de cuarentena en la forma convenida por los Estados interesados.

SECCION QUINTA

Previsiones varias

A. GARANTIAS Y OTRAS FORMAS DE SEGURIDAD

5.1 Método recomendado

Cuando las autoridades públicas requieran garantías u otras formas de seguridad por parte de los armadores, para cubrir responsabilidades en materia aduanera, inmigratoria, sanitaria, cuarentena agrícola o leyes y reglamentaciones similares de un Estado, debería permitirse el uso de una sola garantía total o cualquier otra forma de seguridad posible.

/B. ERRORES

B. ERRORES EN LA DOCUMENTACION Y PENALIDADES

5.2 Norma

Las autoridades públicas, sin demorar al barco, permitirán la corrección de errores en algún documento previsto en este Anexo, cometidos en forma inadvertida y que no sean muy serios, que no se deban a negligencias o con la intención de violar leyes o reglamentaciones, bajo la condición de que esos errores sean descubiertos antes de que el documento sea totalmente controlado y que las correcciones puedan realizarse sin demoras.

5.3 Norma

Si se encuentran errores en documentos establecidos en este Anexo, firmados por el armador o el capitán o por mandato de ambos, no se impondrán penalidades hasta que se le dé una oportunidad para demostrar a las autoridades públicas que los errores fueron inadvertidos, no son de naturaleza seria, no se deben a negligencia y no se han hecho con el intento de violar leyes o reglamentos.

C. SERVICIOS EN LOS PUERTOS

5.4 Método recomendado

Los servicios normales de las autoridades públicas en un puerto, deberían prestarse sin recargos durante las horas laborables. Las autoridades públicas deberían procurar el establecimiento de horas laborables regulares para sus servicios portuarios, en armonía con los períodos usuales de mayor afluencia de carga.

5.4.1 Método recomendado - Los Estados contratantes deberían adoptar todas las medidas prácticas recomendables para organizar servicios normales en los puertos, a fin de evitar demoras innecesarias a los barcos luego de su llegada, o cuando estén listos para salir, y reducir el tiempo para llenar las formalidades a un mínimo, siempre que las autoridades públicas hayan recibido con suficiente antelación el momento estimado de llegada o salida del barco.

5.4.2 Norma - No se percibirá ninguna suma por la autoridad sanitaria por motivos de examen médico, o cualquier examen suplementario, sea bacteriológico o de otro tipo, llevado a cabo en cualquier momento del día o de la noche, si dicho examen es requerido para asegurarse de la salud de la persona examinada, ni por visitas e inspecciones del barco con propósitos de cuarentena, excepto la inspección del barco para extender el Certificado de Desratización o Exención de Desratización, ni tampoco corresponderá cobrar nada por vacunación de personas llegadas en el barco, ni por la extensión del correspondiente certificado. Sin embargo, cuando además de las enunciadas, haya que adoptar otras medidas necesarias respecto al

/barco o

barco o sus pasajeros y tripulantes, y se pretende cobrar lo que corresponda por parte de la autoridad sanitaria, la suma resultante será determinada de acuerdo con una sola tarifa, que será uniforme en todo el territorio del país en cuestión, y se aplicará sin distinción alguna por razones de nacionalidad, domicilio o residencia de las personas, ni por la nacionalidad, bandera, registro o propiedad del barco.

5.4.3 Método recomendado - Cuando los servicios de las autoridades públicas son prestados fuera del horario laboral normal a que se refiere el "Método recomendado" 5.4, la prestación de los mismos debería hacerse con moderación, y sin exceder el costo real del servicio prestado.

5.5 Norma

Allí donde el volumen del tráfico en un puerto lo garantice, las autoridades públicas se asegurarán que los servicios son prestados para el cumplimiento de las formalidades respecto de la carga y equipaje, prescindiendo de su valor o tipo.

5.6 Método recomendado

Los Estados contratantes deberían procurar hacer arreglos por los cuales un Gobierno permitirá a otro ciertas facilidades antes o durante el viaje, para examinar los barcos, pasajeros, tripulantes, equipajes, carga y documentos para aduanas, inmigración, sanidad pública, cuarentena animal o vegetal, cuando tal cosa facilite el despacho al llegar el barco al otro Estado.

D. CARGA NO DESCARGADA EN EL PUERTO DE DESTINO PROYECTADO

5.7 Norma

Cuando una carga está en la lista de la declaración de carga y no se la descargue en el puerto al que existía la intención de destinarla, las autoridades públicas permitirán la modificación de la declaración de carga, y no impondrá penalidades si se demuestra que la carga no fue, en realidad, cargada en el barco, o habiendo sido cargada, fue desembarcada en otro puerto.

5.8 Norma

Cuando por error, o por otra razón válida, una carga es descargada en un puerto que no es aquel al que estaba destinada, las autoridades públicas facilitarán el reembarque hacia este segundo puerto. Lo aquí dispuesto no se aplica a cargas peligrosas, prohibidas o restringidas.

E. LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS ARMADORES

5.9 Norma

Las autoridades públicas no exigirán al armador agregar información especial de ninguna clase para uso de dichas autoridades en el conocimiento o una copia del mismo, a menos que el armador sea, o actúe por cuenta, de un importador o exportador.

5.10 Norma

Las autoridades públicas exonerarán de responsabilidad al armador responsable de la presentación o exactitud de documentos que son requeridos del importador o el exportador, en relación al despacho de la mercadería, a menos que el armador sea importador o exportador, o actúe en representación de un importador o un exportador.

Signatarios: Argel, ARGENTINA, Australia, Bélgica, BRASIL, Bulgaria, Cameroun, Canadá, China, COLOMBIA, Congo, Checoslovaquia, Dinamarca, REPUBLICA DOMINICANA, ECUADOR, República Federal de Alemania, Finlandia, Grecia, Ghana, HONDURAS, Hungría, India, Irlanda, Israel, Italia, Costa de Marfil, Japón, Corea, Líbano, República Malagasey, Malasia, MEXICO, Mónaco, Holanda, Nueva Zelanda, NICARAGUA, Nigeria, Noruega, PANAMA, Filipinas, Polonia, San Marino, Senegal, España, Suecia, Trinidad y Tabago, Túnez, Ucrania, República Árabe Unida, URUGUAY, Unión Soviética, Reino Unido, Estados Unidos de América, VENEZUELA, Yugoslavia, Zambia.

Ratificaciones y adhesiones: Mónaco (9.4.65); Ghana (5.11.65); Zambia (14.12.65); Reino Unido (24.2.66); REPUBLICA DOMINICANA (11.7.66); Noruega (8.9.66); Yugoslavia (18.7.66); Unión Soviética (25.10.66); Checoslovaquia (19.12.66); Bélgica (4.1.67); Mónaco (9.4.65); Costa de Marfil (16.2.67); Islandia (24.1.67); Nigeria (24.1.67); Trinidad y Tabago (16.3.67); Estados Unidos (17.3.67); Finlandia (20.3.67); Singapore (3.4.67); Canadá (18.7.67); República Federal Alemana (26.7.67); Suecia (28.7.67); Holanda, Surinam y Antillas Holandesas (21.9.67); Israel (13.10.64); Francia (29.11.67).

Fecha de entrada en vigencia: 5.3.67.