



NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



CCE/SC.3/GTTM/II/7
TAO/LAT/90
9 de agosto de 1968

ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA
DEL ISTMO CENTROAMERICANO
SUBCOMITE CENTROAMERICANO DE TRANSPORTES

Grupo de Trabajo sobre Transporte
Marítimo y Desarrollo Portuario
Segunda Reunión
Guatemala, 9 al 14 de septiembre de 1968

ELEMENTOS BASICOS DE UN SISTEMA UNIFORME SIMPLIFICADO
DE LA DOCUMENTACION EXIGIDA EN LAS TERMINALES
PORTUARIAS CENTROAMERICANAS

Documento preparado para el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y
Desarrollo Portuario por el señor Gonzalo Andrade Geywitz, Experto de la
Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas.

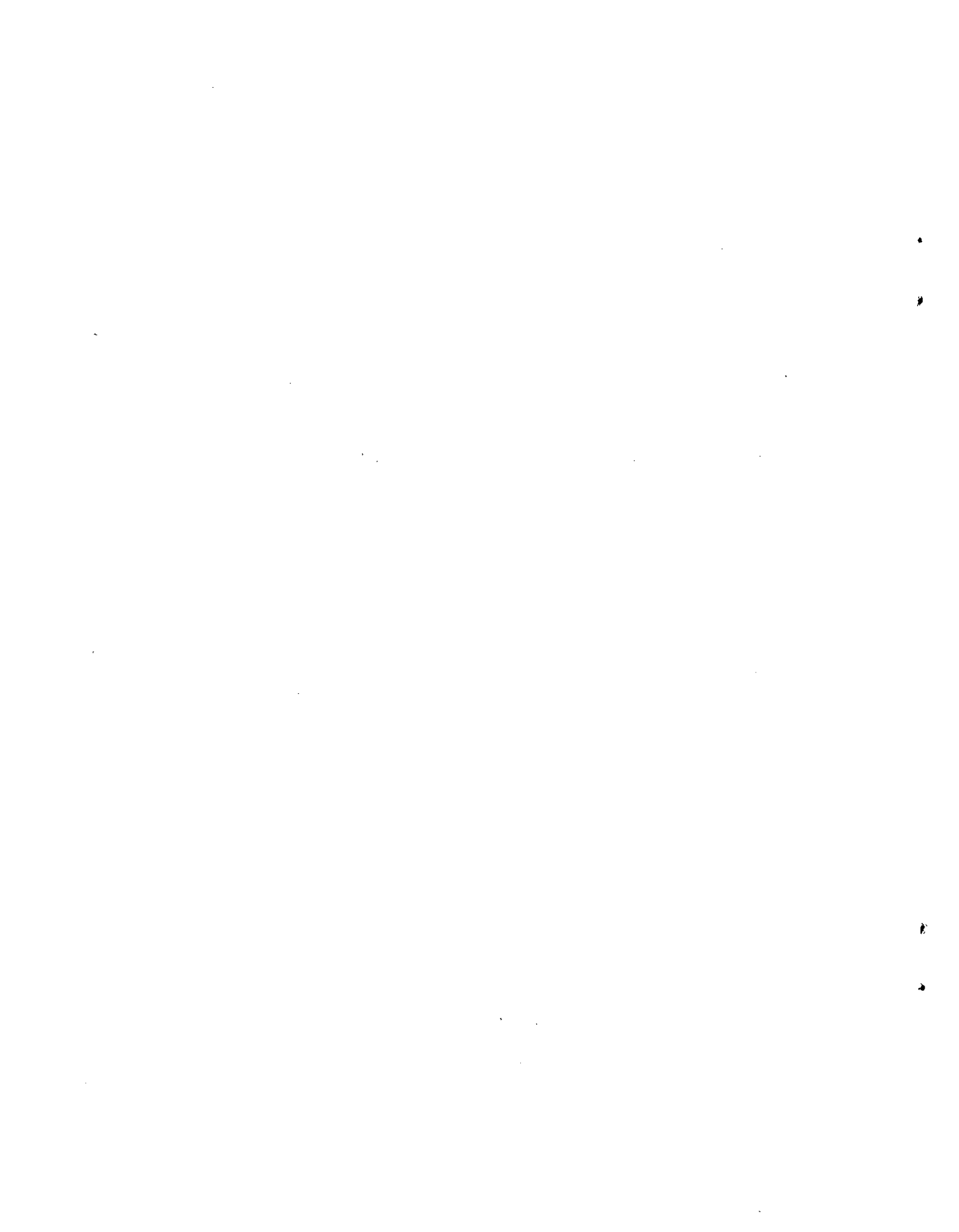
Este informe no ha sido aprobado oficialmente por la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas, la que no comparte necesariamente las opiniones aquí expresadas.

INDICE

	<u>Página</u>
1. Antecedentes	1
2. Consideraciones generales	2
3. Alcances y objetivos del sistema propuesto	4

Anexos

1. Anteproyecto de sistema uniforme y simplificado de los trámites, procedimientos y requisitos de documentación exigidos en las terminales portuarias centroamericanas	7
2. Modelo de formularios de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas	41



1. Antecedentes

El Grupo de Trabajo sobre transporte marítimo y Desarrollo Portuario, en su primera reunión, aprobó la Resolución 1 (GTTM) sobre operación y desarrollo portuarios, en virtud de cuyo literal c) inciso ii) acordó:

"Solicitar a la secretaría de la CEPAL que elabore un proyecto de sistema uniforme de documentación sobre la base del Convenio para Facilitar el Transporte Acuático Internacional en el hemisferio occidental, introduciendo las modificaciones que permitan adaptarlo a las condiciones de la región y simplificar los requerimientos en el caso del tráfico regular de cabotaje."

En cumplimiento de la mencionada resolución, la secretaría de la CEPAL, somete a la consideración del Grupo de Trabajo, en su segunda reunión los lineamientos referentes a un sistema uniforme y simplificado de requisitos para las terminales portuarias de Centroamérica que figuran en este documento. Para su preparación se han tenido presentes el Convenio Interamericano para facilitar el transporte acuático internacional, y su anexo, varios decretos de gobiernos latinoamericanos y diversas resoluciones aprobadas por las conferencias portuarias interamericanas, el Comité Técnico Permanente de Puertos de la OEA y los congresos interamericanos de turismo.^{1/} También se tuvieron en cuenta las informaciones proporcionadas por las autoridades portuarias centroamericanas sobre la documentación y los trámites administrativos que aplican en sus puertos.

Para estos mismos propósitos, se utilizó la investigación realizada durante 1966/67 por el Proyecto Aduanero Conjunto SIECA/ICAP/ROCAP, con la colaboración del Ministerio de Hacienda y de la Oficina de Planificación de Costa Rica, en las aduanas de los puertos de Limón, Puntarenas y Golfito.

^{1/} Véanse las resoluciones II, III, IV, VI y XXI de la Primera Conferencia Portuaria Interamericana; I de la primera, segunda y tercera reuniones del Comité Técnico Permanente de Puertos; II de la segunda reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos; XVII del Sexto Congreso Interamericano de Turismo; XVIII, XIX y XXI del Séptimo Congreso Interamericano de Turismo; el Informe de la Comisión D.S. 536, del Ministerio de Economía de Chile y el Decreto 105 del Gobierno de Chile.

Ha merecido especial consideracion el artículo 49 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) --donde se determinan los documentos que deben presentarse a la aduana en el tráfico marítimo-- y las secciones 3.04; 3.05; 3.07 y 3.08 de su Reglamento (RECAUCA) que estipulan el número de ejemplares de cada documento que deben presentar las naves que arriban a puertos centroamericanos y su contenido básico. Se ha examinado, asimismo, la sección 3.09 de dicho reglamento, donde se estipulan las sanciones aplicables a quienes no entreguen los documentos exigidos o cuando contengan irregularidades.

Aunque en este informe se trata fundamentalmente de los documentos, trámites y requisitos de carácter portuario, cabe señalar que tanto para los navieros como para los usuarios de los puertos, el proceso que sigue cada uno de los trámites constituye un todo; es decir, las mayores o menores complicaciones que implique el transporte marítimo, sean producto de la aduana, del puerto, de la sanidad, o de cualquier naturaleza, harán más o menos atractivo el uso de este medio de transporte. Por lo que al cabotaje se refiere, el exceso de documentos y trámites requerido contribuye a desviar la carga hacia otros medios competitivos de transporte.

Sobre el particular, parece aconsejable llevar a cabo una revisión de los requisitos documentarios que se establecen en el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA) para la importación y exportación, especialmente en lo relativo a los documentos y datos básicos que deben contener los conocimientos de embarque y las facturas comerciales (sección 5.02 del título 5, capítulo 1), para simplificarlos en la forma que se ha hecho para el transporte aéreo.

2. Consideraciones generales

En reiteradas oportunidades se ha expresado la preocupación que causa a las conferencias navieras y a otras actividades marítimas afines la falta de uniformidad, el exceso de requisitos que se exigen y la complicación de los documentos y de los procedimientos que se aplican, de modo general, al transporte acuático en las terminales portuarias. Esta inquietud se ha expresado en diversas reuniones portuarias latinoamericanas y mundiales, y ha sido

/recogida

recogida en varias resoluciones donde se recomienda normalizar las prácticas y los reglamentos aplicables a los usuarios de los servicios portuarios. Estas recomendaciones han tendido a facilitar el movimiento de las mercancías en los puertos y a acelerar la rotación de las naves, para lograr un aumento de la eficiencia y una disminución de los costos de operación. En las conferencias portuarias latinoamericanas celebradas y en el Comité Técnico Permanente de Puertos se pudo llegar a acuerdos que permitieron la aprobación del Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional, al que comúnmente se da el nombre de Convenio de Mar del Plata.

Los esfuerzos que se han hecho a nivel latinoamericano sobre este particular no se han reflejado, sin embargo, con claridad en el caso de Centroamérica. La mayoría de los países centroamericanos participó en el estudio y la formulación del Convenio de Mar del Plata, pero en ninguno ha logrado ponerse en práctica.

Resulta actualmente, en consecuencia, que los requisitos de documentación y los procedimientos que se aplican a las actividades portuarias son diferentes entre los países que forman el Mercado Común Centroamericano e incluso distintos entre los puertos de un mismo país. El problema ha dado por resultado que las conferencias marítimas, donde se considera a Centroamérica como una unidad, hayan decidido aplicar elevados niveles de fletes al transporte de mercancías con base, entre otras razones, en las demoras y complicaciones a que da lugar esta situación en dichos puertos. Por añadidura, las líneas navieras que no mantienen servicios regulares a determinados puertos centroamericanos, tropiezan con serias dificultades a la hora de llenar tan innumerables requisitos y exigencias, lo cual, junto a las considerables pérdidas de tiempo a que ello da lugar, les hace incurrir en multas y sanciones que aplican los diferentes servicios que actúan en las terminales portuarias.

Todo ello condujo a las autoridades portuarias centroamericanas, en noviembre de 1967, a pensar en la formulación de un sistema uniforme de documentación, que podría elaborarse con base en las normas contenidas en el Convenio de Mar del Plata, adaptándolo a las condiciones especiales de la región centroamericana, y a la vez para simplificar al máximo toda la tramitación del tráfico regular de cabotaje intrazonal.

3. Alcances y objetivos del sistema propuesto

El hecho de que las conferencias navieras consideren a Centroamérica como una sólo unidad para los efectos de la fijación de las tarifas de fletes, exige la uniformidad y simplificación conjunta de los trámites y documentos de todos los puertos de la región; para ello se requiere un acuerdo centroamericano. A fin de que pueda servir de base de discusión se ha elaborado, en consecuencia, un proyecto de sistema: ~~uniforme~~ y simplificado de los trámites y requisitos aplicables en las terminales portuarias centroamericanas que figura como anexo a este documento.

Al elaborar estas bases se ha tenido presente el número, la clase y el contenido de la documentación que se exige en los principales puertos de la región, así como el origen legal o reglamentario de la mayoría de los formularios aplicados. Se ha estudiado, asimismo, la importancia y la necesidad de cada documento, y las posibilidades de su supresión, fusión o simplificación. Se ha determinado así la documentación básica que podría mantenerse para las operaciones portuarias y se ha precisado el contenido de los formularios correspondientes. También se ha pensado en un sistema de distribución que tiene en cuenta el destino y la utilidad de los formularios.

Se han tenido asimismo presentes los requisitos exigidos por otros organismos o servicios con jurisdicción en las terminales portuarias, para coordinarlos en horarios, sistemas de revisión y otros trámites.

En esta forma se suprimirían los inconvenientes que se observan en la actualidad y podría obtenerse junto a una mayor eficiencia de los servicios, un mejor tratamiento para las naves que arriben a los puertos de Centroamérica.

Un sistema como el que se propone permitiría lograr una mayor reducción de los costos para los navieros que debiera ser objeto de negociación para que se traduzca, en parte, en tarifas de fletes más bajos y adecuados para la zona. La ventaja sería mayor de poderse lograr que la tramitación documental sólo se aplicara a las naves en el primer puerto centroamericano al que arribaran, suprimiendo repeticiones similares en cada terminal --ubicadas algunas veces a corta distancia-- que podrían eliminarse, si la documentación presentada por el naviero inicialmente reuniera los requisitos del sistema uniforme multilateralmente aprobado.

Si una disminución apreciable de los innumerables requisitos en documentación que actualmente se exigen --como la que se propone en este documento-- puede significar la necesidad de realizar ajustes para la administración de cada una de las terminales portuarias, no es menos cierto que el tráfico marítimo se vería favorecido con un acuerdo de esta naturaleza, que significaría un notable incentivo para que las flotas centroamericanas incrementasen sus efectivos a flote y para que pudieran absorber una parte sustancial del tráfico marítimo, colaborando de esta manera a mejorar la situación de las balanzas de pagos de los países en el rubro de invisibles. El sistema propuesto permitiría también otorgar mayores facilidades al cabotaje intrazonal, y en esa forma se estimularían y devolverían a la vía acuática volúmenes de carga que se han desviado hacia el transporte terrestre principalmente a causa, en gran parte, del exceso de tramitaciones exigidas en los puertos.

Parece conveniente que en esta primera etapa el Grupo de Trabajo examine los aspectos técnicos del sistema propuesto, dejándose para otra oportunidad la consideración del tipo de instrumento que haría posible poner en práctica el sistema que llegara a aprobarse. Convendría en todo caso, que el Grupo fijara algunas orientaciones sobre el particular.

De llegarse a algún acuerdo sobre el sistema propuesto, y mientras se logra su aprobación por los medios legales que se consideren procedentes, las autoridades portuarias centroamericanas podrían avanzar en estos propósitos estudiando la posibilidad de aplicar las medidas que no interfiriesen con las disposiciones legales vigentes, como primer paso hacia la aplicación del sistema.

Se incluyen como Anexo 2 de este documento modelos de formularios correspondientes a: i) Declaración general; ii) Manifiesto de carga; iii) Declaración de suministros o lista de rancho; iv) Declaración de efectos de la tripulación; v) Lista de tripulantes o rol de tripulación; y vi) Lista de pasajeros. El contenido y formato de los mismos se ajustan a las características de los formularios aprobados por el Grupo de Estudio sobre Simplificación de la Documentación Naviera, convocado por el Comité

/Ejecutivo

Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, con las adaptaciones naturales a los requerimientos y necesidades de Centroamérica. El Grupo de Trabajo habrá de definir el tamaño más adecuado de estos formularios.

Por otra parte, los formularios correspondientes a la Declaración Marítima de Sanidad y a la Guía de Correo, deberán ajustarse, respectivamente, a lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud y a los acuerdos de la Convención Postal Universal sobre la materia. En lo referente a las Libretas-cheques cabría posteriormente recomendar a los navieros la adopción de la información básica que se señala en el artículo 17 del Anexo 1 de este documento. Sería aconsejable examinar además, en su debida oportunidad, los documentos uniformes para los procedimientos aduaneros, labor que podría constituir una de las tareas iniciales del grupo de expertos que se reuniría para que se tuvieran presentes, en el articulado del Código Aduanero y de su Reglamento, la existencia de las Autoridades Portuarias y las labores que a cada uno de los servicios de puerto y de aduana corresponden dentro de una terminal.

Anexo 1

**ANTEPROYECTO DE SISTEMA UNIFORME Y SIMPLIFICADO DE LOS TRAMITES,
PROCEDIMIENTOS Y REQUISITOS DE DOCUMENTACION EXIGIDOS
EN LAS TERMINALES PORTUARIAS CENTROAMERICANAS**



Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1

Se adopta un sistema uniforme y simplificado de la tramitación, procedimientos y requisitos de documentación exigibles a las naves en las terminales portuarias de Centroamérica, para hacer más expedita la recepción y el despacho de los barcos que recalen en sus puertos o zarpen de ellos. Los requisitos mínimos y uniformes sobre inmigración, sanidad, aduana y demás aspectos relativos a la materia, se especifican en el siguiente articulado.

Artículo 2

Las disposiciones aprobadas podrán perfeccionarse gradualmente, a través de revisiones y modificaciones periódicas, cuando de ello se derive una más eficaz y económica recepción y despacho de las naves y un tratamiento más adecuado de los pasajeros, los tripulantes, la carga y el equipaje.

Artículo 3

El tráfico de cabotaje nacional y centroamericano recibirán un tratamiento preferencial consistente en la reducción al mínimo de los requisitos exigidos comúnmente.

Capítulo II

Recepción y despacho de las naves de tráfico exterior

Artículo 4

Aparte de los documentos que deben conservarse en la nave para su inspección por las autoridades que correspondan, como el certificado de matrícula, de navegabilidad y otros, toda nave que solicite recepción y despacho en un puerto centroamericano para efectuar labores de carga y descarga u otras, deberá entregar a las autoridades pertinentes, para su retención, los siguientes documentos básicos:

(a) Declaración

- a) Declaración general^{1/}
- b) Manifiesto de carga^{1/}
- c) Declaración de suministros^{1/}
- d) Declaración de efectos de la tripulación^{1/}
- e) Lista de tripulantes^{1/}
- f) Lista de pasajeros^{1/}
- g) Documento para el correo
- h) Declaración marítima de sanidad
- i) Libretas-cheques

Artículo 5

Las autoridades aceptarán un documento denominado Declaración general, fechado y firmado por el Capitán, el agente de la nave o persona debidamente autorizada para ello, en el que figurará la información básica exigida sobre el barco y servirá tanto para la recepción como para el despacho del mismo.

La Declaración general sustituirá los documentos que se exigen actualmente en las terminales portuarias centroamericanas, como los denominados "zarpe del puerto anterior", "memorándum de viaje", etc. Deberá contener información adicional sobre tripulantes, pasajeros, carga y declaración sanitaria.

Artículo 6

En la Declaración general deberá constar:

- a) Clase y nombre de la nave
- b) Nacionalidad
- c) Registro
- d) Tonelaje
- e) Nombre del capitán
- f) Nombre y dirección del agente de la nave
- g) Descripción resumida de la carga, advirtiéndole su peligrosidad cuando proceda
- h) Tripulantes (número)

1/ Véase el Anexo 2.

/i) Pasajeros

- i) Pasajeros (número)
- j) Breve detalle del viaje
- k) Fecha y hora de llegada o de salida
- l) Puerto de llegada o salida
- m) Declaración sanitaria
- n) Declaración correo

Artículo 7

El Manifiesto de carga será, tanto para la recepción de la nave como para su despacho, el documento básico que proporcionará la información requerida por las autoridades con respecto a la carga. Deberá especificar cualquier mercancía peligrosa que se transporte.

Las autoridades aceptarán el Manifiesto de carga fechado y firmado por el Capitán de la nave, por el agente o por persona debidamente autorizada para ello.

En caso de fuerza mayor, las autoridades podrán aceptar una copia de la lista de carga, en lugar del Manifiesto, siempre que contenga la información básica exigida y vaya fechada y firmada como se especifica en el párrafo anterior.

Como alternativa, las autoridades podrán aceptar copia de los conocimientos de embarque, firmados y fechados en la forma establecida, o certificados como copia fiel, si la naturaleza y la cantidad de la carga lo hacen factible y siempre se se proporcione y certifique en debida forma cualquier información indispensable que no aparezca en los citados documentos.

Artículo 8

Las autoridades exigirán que en el Manifiesto de carga figure la siguiente información:

- a) En la recepción
Clase, nombre y nacionalidad de la nave
Nombre del Capitán

/Puerto de

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 cuando proceda que es explosiva, inflamable o venenosa;

Nombre del consignatario de las mercancías;

Número de los conocimientos de embarque;

Puertos a que se destina la carga que quede a bordo;

Puertos originales de embarque respecto a mercancías embarcadas por conocimiento de embarque directo.

b) Al despacho

Clase, nombre y nacionalidad de la nave;

Nombre del Capitán;

Puerto de destino;

Mercancía embarcada en el puerto, con especificación de marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida de las mercancías según los conocimientos de embarque y especificación, cuando proceda, de que es explosiva, inflamable o venenosa; número del conocimiento de embarque.

Artículo 9

Las autoridades sólo deberán exigir a la llegada de la nave, detalles esenciales mínimos sobre la carga que quede a bordo.

Artículo 10

La Declaración de suministros o Lista de rancho será el documento básico que proporcione, en el momento de la recepción o de despacho de la nave, la información exigida por las autoridades sobre los suministros que conduce.

Las autoridades aceptarán esta Declaración firmada y fechada por el Capitán de la nave o por otro oficial competente autorizado.

Artículo 11

La Declaración de efectos de la tripulación es el documento básico que proporcionará la información exigida por las autoridades referente a los

/efectos

efectos personales de la tripulación. Este documento será exigido en el momento de la recepción del barco, pero no en el de su despacho.

Las autoridades aceptarán esta declaración firmada y fechada por el Capitán o por otro oficial competente de la nave. Podrán requerir también la firma o impresión dactilar de cada tripulante en la parte de la Declaración correspondiente a sus haberes.

Las autoridades sólo exigirán detalles sobre los efectos personales de la tripulación que tengan carácter negociable, imponible, o sujetos a restricciones o prohibiciones.

Artículo 12

La Lista o Rol de tripulantes es el documento básico que proporcionará a las autoridades la información requerida sobre el número y composición de la tripulación, tanto en la recepción como en el despacho de la nave. Esta Lista se aceptará cuando esté firmada y fechada por el Capitán de la nave o por otro oficial autorizado.

Las Autoridades exigirán la siguiente información en la Lista de tripulantes:

- Clase, nombre y nacionalidad de la nave;
- Apellido y nombre de cada tripulante;
- Nacionalidad;
- Categoría o función que desempeña;
- Fecha y lugar de nacimiento;
- Número y clase del documento de identidad;
- Puerto y fecha de llegada;
- Procedencia.

Artículo 13

La Lista de pasajeros será el documento básico que proporcionará a las autoridades la información requerida sobre los pasajeros transportados. Este documento será exigido tanto en el momento de la recepción como en el despacho de la nave y deberá estar fechado y firmado por el Capitán, el Agente de la nave u otra persona autorizada.

/Alternativamente

Alternativamente se podrá aceptar una lista redactada por la empresa naviera para su propio uso, con la condición de que contenga la información requerida.

Las autoridades exigirán que figure en la Lista de Pasajeros la siguiente información:

- Clase, nombre y nacionalidad de la nave;
- Puerto de procedencia y de destino;
- Apellido y nombre de cada pasajero;
- Fecha de nacimiento;
- Lugar de nacimiento;
- Nacionalidad;
- Puerto de embarque;
- Puerto de desembarque.

Artículo 14

Las autoridades no deberán exigir tarjetas de embarque o de desembarque, además de la Lista de pasajeros; salvo cuando para ello existan razones especiales.

Las autoridades podrán eximir la presentación de Listas de pasajeros en los casos de rutas acuáticas cortas o de servicios combinados de nave y ferrocarril entre países vecinos.

Artículo 15

Con respecto al Correo, las autoridades no exigirán a la recepción o despacho de la nave mayor información escrita que la establecida en la Convención Postal Universal.

Artículo 16

La Declaración marítima de sanidad será el documento básico exigido por las autoridades de sanidad de los puertos que proporcionará la información sobre el estado de salud a bordo de la nave, durante el viaje y a la llegada a puerto.

/Artículo 17

Artículo 17

La Libreta-cheque es un documento auxiliar del Manifiesto de carga, indispensable para efectuar una correcta recepción de las mercancías que la nave lleva a un puerto determinado, mediante el cotejo de sus especificaciones con las marcas, signos, etc., que figuran en los envases.

Las autoridades exigirán que contenga, por lo menos, la siguiente información básica:

Nombre de la nave;

Lugar y fecha de arribo;

Marcas de los bultos por orden alfabético;

Número de los conocimientos de embarque; y

Número, clase, cantidad y contenido de los bultos.

Artículo 18

Las autoridades sólo exigirán el número de copias de los documentos básicos establecidos en el artículo 4, que se indican a continuación:

a) En la recepción

5 de la Declaración general;

4 del Manifiesto de carga;

4 de la Declaración de suministros;

2 de la Declaración de efectos de la tripulación;

4 de la Lista de tripulantes;

4 de la Lista de pasajeros;

1 de la Declaración marítima de sanidad; y

1 del Documento para el correo.

De la Libreta-Cheque, deberá exigirse el mínimo de copias indispensables que corresponda al número de bodegas que la nave trabaje en el puerto o que la correcta recepción de las mercancías imponga.

b) En el despacho

5 de la Declaración general;

4 del Manifiesto de carga;

4 de la Lista de tripulantes;

4 de la Lista de pasajeros.

Artículo 19

Las autoridades no exigirán para el despacho de una nave un nuevo Manifiesto de carga sobre la declarada al llegar a puerto y que haya permanecido a bordo.

Artículo 20

Las autoridades no deberán exigir ninguna nueva Declaración de suministros de la nave referente a los declarados a la llegada, ni a los que se hayan embarcado en el puerto amparados por el documento aduanal presentado con dicho objeto.

Artículo 21

Las autoridades aceptarán como Lista de la tripulación, al despacho de una nave, la copia del documento presentado en el momento de la recepción siempre que en ella se anote cualquier cambio de número o de composición si hubiere ocurrido.

La copia así entregada deberá ser fechada y firmada de nuevo por el Capitán de la nave o por otro oficial autorizado.

Artículo 22

Las autoridades tomarán las providencias necesarias para que las naves se reciban y despachen en la zona de trabajo donde deban efectuar sus operaciones de carga y descarga. Deberán limitar al máximo el número de personas que intervengan oficialmente a bordo de las naves, y prohibir el acceso a las mismas de toda persona ajena a las actividades de recepción, carga, descarga y despacho.

Artículo 23

Cuando en el primer puerto centroamericano de destino haya cumplido la nave todo lo que para su recepción se establece en el presente sistema, las autoridades de los puertos subsiguientes del área en que haga

escala se limitarán a exigir el mínimo de formalidades y de documentos. Las autoridades podrán exigir, no obstante, el cumplimiento de todas las formalidades y la presentación de la documentación completa cuando el puerto de recalada inmediatamente anterior goce de un régimen aduanero especial.

Artículo 24

Los documentos que deban entregarse en las terminales portuarias centro-americanas estarán redactados en español.

Artículo 25

Los documentos que se mencionan en este Capítulo II deberán escribirse a máquina o con tinta o lápiz indeleble pero en forma claramente legible. Se aceptarán las correcciones o adiciones siempre que se autoricen con la firma del Capitán o de quien le represente.

Capítulo III

Entrada y salida de personas

Artículo 26

Las autoridades sólo exigirán a los pasajeros o tripulantes que lleguen a bordo de una nave a puertos centroamericanos, en el momento de recepción o despacho de la misma, el pasaporte válido para su entrada o salida del país, que contenga los visados correspondientes.

Artículo 27

Cuando se trate de pasajeros o tripulantes de origen centroamericano, las autoridades promoverán acuerdos multilaterales que permitan aceptar un documento oficial de identidad del país respectivo en lugar del pasaporte.

Artículo 28

Las autoridades deberán acordar lo procedente para que los pasaportes o los documentos oficiales de identidad sólo sean inspeccionados por la oficina de inmigración o el servicio que corresponda una vez a la entrada, y una vez a la salida de los puertos del área.

Las autoridades no podrán retener, para no interferir con posibles controles ulteriores, el pasaporte o documento oficial de identificación, a menos de que exista algún impedimento para la admisión de un pasajero en el territorio nacional.

Las autoridades deberán abstenerse de exigir de los navieros o de sus representantes información sobre los pasajeros que no sea la estipulada en los pasaportes u otros documentos oficiales de identificación.

Artículo 29

Las autoridades considerarán documento básico de información sobre el pasajero la Tarjeta de Embarque/Desembarque, que podrá ser llenada a mano, por duplicado, por el propio pasajero, siempre que la escritura sea claramente legible.

/Las autoridades

Las autoridades exigirán la siguiente información en dicha Tarjeta:

Apellidos y nombre;
Nacionalidad;
Número del pasaporte o, en su caso, del documento oficial de identidad;
Fecha de nacimiento;
Lugar de nacimiento;
Ocupación;
Puerto de embarque o desembarque;
Sexo;
Dirección permanente;
Dirección en destino;
Firma.

Artículo 30

Las autoridades se limitarán a exigir el Certificado Internacional de Vacunación o Revacunación, extendido en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

Si la nave procediera de una zona afectada por alguna de las enfermedades que requieren la permanencia en cuarentena, se exigirá el examen médico de quienes permanezcan a bordo y de las personas que desembarquen. El reconocimiento se practicará de acuerdo con lo dispuesto por el Reglamento Sanitario Internacional.

Artículo 31

Las autoridades se abstendrán de exigir a los pasajeros que desembarquen declaración escrita alguna de su equipaje y dispondrán que la inspección aduanera se realice, en lo posible, sobre una base de muestreo o selección. No se inspeccionará, salvo excepción justificada, el equipaje de los pasajeros que embarcan.

Artículo 32

El Certificado de Miembro de la Tripulación o el pasaporte, serán los documentos básicos que proporcionen a la autoridad bien la información requerida sobre un miembro de la tripulación, a la llegada o bien a la salida de una nave.

En dicho Certificado las autoridades exigirán que conste:

- Apellidos y nombre;
- Fecha y lugar de nacimiento;
- Nacionalidad;
- Filiación;
- Fotografía (autenticada);
- Firma e impresión digital;
- Fecha de expiración del documento;
- Autoridad emisora.

Cuando un miembro de la tripulación deba entrar o salir del país como pasajero, por cualquier medio de transporte, para a) reunirse con su nave o ser transferido a otra; o b) pasar en tránsito para incorporarse a su nave en otro país, su repatriación o cualquier otro fin aprobado por su superior competente, las autoridades podrán aceptar, en lugar del pasaporte, el Certificado de Miembro de la Tripulación, siempre que en dicho documento se garantice la readmisión del portador en el país en que dicho documento hubiera sido emitido.

Artículo 33

Las autoridades adoptarán las medidas pertinentes para el rápido despacho de pasajeros y tripulaciones, sin sujeción a horario ni a días feriados, asignando, para lograrlo, el personal que se requiera y los medios necesarios para el transporte del equipaje. También será de su responsabilidad la habilitación de locales o de servicios que permitan a los pasajeros y a la tripulación trasladarse con las menores molestias posibles del barco a los lugares de inspección.

Las autoridades procurarán, por una parte, que el despacho de los pasajeros sea individual y fluido, y que se puede identificar y retirar

/rápidamente

rápidamente, el equipaje por el procedimiento más sencillo. Las autoridades portuarias proveerán lo necesario para facilitar el embarque y desembarque de los pasajeros y de sus equipajes, entre la nave y los medios de transporte en que lleguen o salgan del puerto.

Artículo 34

Las naves que arriben a puertos centroamericanos deberán transmitir por radio a las autoridades, con la suficiente anticipación, la hora aproximada de llegada (amarre o anclaje), y de cualquier cambio de horario o itinerario de viaje, cuando el hecho pudiera afectar a los requisitos de inspección. Del mismo modo deberán:

a) Tener dispuestos los documentos de la nave para que sean revisados de inmediato;

b) Tomar las medidas necesarias para que las planchadas, escalas o los medios de acceso a la nave que se necesiten queden colocados mientras se hacen las maniobras de atraque al muelle o de anclaje;

c) Disponer lo necesario para que se reúnan y presenten en forma rápida y ordenada, provistos de los documentos necesarios para la inspección, los miembros de la tripulación que deban hacerlo, para lo cual dispondrán el relevo de los tripulantes que tengan a su cargo la realización de funciones esenciales en las salas de máquinas o en otros lugares.

Capítulo IV

Entrada y salida de mercancías y otros artículos

Artículo 35

Las autoridades, en cooperación con los navieros y demás usuarios de los servicios portuarios, deberán disponer lo necesario para que los trámites de manejo y despacho de la carga resulten fáciles y expeditos.

Las medidas deben contemplar todos los aspectos, desde que la nave atraca al muelle para su descarga, incluso el despacho aduanero, y el almacenamiento y la reexpedición, si estos dos últimos fuesen necesarios.

Artículo 36

La aduana exigirá la presentación de una Póliza de importación para el retiro de las mercaderías depositadas en los almacenes de las terminales portuarias.

La Póliza de importación constituirá, unida a la Solicitud de destinación, la declaración del importador sobre peso, valor, fracción arancelaria, descripción y demás datos exigibles sobre la mercancía.

En la declaración hecha por el importador en la póliza se podrán rectificar los datos de la factura comercial o agregar los que se hubiesen omitido, excepto con respecto al valor.

La Póliza de importación se presentará con 4 copias y contendrá básicamente los siguientes datos:

- a) Nombre de la Aduana;
- b) Nombre, razón social o denominación del consignatario y del remitente;
- c) Nombre y características principales del barco que transportó las mercancías al país;
- d) Puerto de embarque;
- e) País de procedencia de las mercaderías;
- f) País de origen de las mercaderías;
- g) Lugar y fecha de arribo del barco;
- h) Número del conocimiento de embarque o carta de porte;
- i) Marcas, contramarcas y numeración, en su caso; cantidad y clase de los bultos;
- j) Peso bruto en kilogramos, y, en su caso, la cuantía, expresada en la unidad gravable según el Arancel;
- k) Especificaciones de las mercancías conforme al artículo 79 del CAUCA;
- l) Valor cif correspondiente a las mercancías de la misma clasificación arancelaria; valor fob y detalle de gastos. Estos dos últimos datos podrán declararse globalmente al final de la póliza. El seguro y el flete deberán declararse individualmente; los demás gastos incluidos en el valor cif podrán agruparse; y
- m) Fecha de presentación de la póliza y nombre y firma de quien solicita la destinación.

Artículo 37

En toda importación efectuada por la vía marítima, deberá acompañar a la póliza un original (o copia legalizada) y una copia simple del Conocimiento de Embarque, que serán exigidas por la aduana.

El Conocimiento de Embarque es un documento naviero que debe contener básicamente los siguientes datos:

- a) Nombre del barco;
- b) Nombre, razón social o denominación del cargador, porteador o consignatario, según el caso;
- c) Puerto de embarque y de destino;
- d) Clase y cantidad de los bultos; descripción breve de su contenido; números y marcas, si la naturaleza del envase lo permite;
- e) Peso bruto en kilogramos, o volumen, en su caso;
- f) Flete contratado;
- g) Lugar y fecha de expedición del documento; y
- h) Firma del porteador.

El Conocimiento de embarque podrá ser "al portador", "nominativo" o "a la orden". Si la consignación "a la orden" no va seguida de ningún nombre, se entenderá que es al remitente o embarcador y si el conocimiento estuviese endosado en blanco, se entenderá que la consignación es "al portador".

Artículo 38

Las aduanas exigirán que a la Póliza de importación acompañen dos copias, en español de la factura comercial, que básicamente deberá contener los siguientes datos:

- a) Nombre, razón social o denominación del exportador y domicilio;
- b) Lugar y fecha de expedición del documento;
- c) Nombre, razón social o denominación del consignatario y dirección;
- d) Marcas, números, clase y cantidad de los bultos, si la naturaleza del empaque lo permite;
- e) Contenido de cada bulto con el detalle de las mercancías, especificando su naturaleza o, en su caso, el nombre comercial de las mismas, en forma que permita establecer la clasificación arancelaria que les corresponde;

f) Referencia

- f) Referencia comercial, codificación o números de modelo y serie que utilice el exportador para identificar las mercancías;
- g) Peso bruto de las mercancías, peso neto, cuantía, medida o detalle necesario de cada unidad o unidades que sirvan de base para la aplicación de los gravámenes aduaneros;
- h) Valor fob y cif de las mercaderías, con el detalle de gastos;
- i) País de origen de las mercancías; y
- j) Firma del exportador o de su representante.

Artículo 39

Cuando por razón de fuerza mayor no pudieran acompañarse a la póliza de importación los documentos a que se refieren los artículos precedentes, las aduanas aceptarán el retiro de las mercancías, previa presentación de copias no negociables del conocimiento de embarque, con una constancia del porteador en la que se exprese que la persona que aparece como consignatario tiene derecho a retirar la mercadería de que se trate. Las aduanas exigirán la garantía que señala el artículo 87 del CAUCA, cuyo monto deberá, en todo caso, cubrir el flete y otros gastos conexos.

Artículo 40

Cuando se requiera efectuar el aforo de una mercadería determinada las autoridades aduaneras dispondrán que dicha operación se practique en el lugar en que se encuentre depositada en la terminal portuaria, sin verificar movilizaciones o traslados que puedan encarecerla, producir pérdidas o deteriorarla.

Artículo 41

En las terminales portuarias centroamericanas los procedimientos de almacenaje, tiempos de depósito libre, tasas, etc., serán determinados por las autoridades portuarias de acuerdo con las circunstancias, teniendo presente la necesidad de evitar congestionamientos que impidan la rápida rotación de las naves.

Artículo 42

Para autorizar la salida de mercancías nacionales o nacionalizadas destinadas al uso o consumo definitivo fuera de la región, las aduanas exigirán en las terminales portuarias de la región la presentación de una "póliza de exportación", en un original y 4 copias, que deberá contener los siguientes datos básicos:

- a) Nombre de la aduana;
- b) Nombre, razón social o denominación del exportador y del consignatario;
- c) Nombre del barco que transportará las mercancías;
- d) Puerto de embarque;
- e) País de origen de las mercancías;
- f) País de destino de las mercancías;
- g) Marcas, contramarcas, numeración y clase de los bultos;
- h) Peso bruto en kilogramos o en unidades gravables, según el arancel de exportación, así como la fracción arancelaria correspondiente, si la hubiere;
- i) Especificaciones de las mercancías y de su valor fob; y
- j) Fecha de presentación de la póliza y firma de quien solicita la destinación.

Artículo 43

Las autoridades reducirán al mínimo los requisitos señalados para la exportación, cuando se trate de mercancías naturales o manufacturadas de origen centroamericano; en estos casos se prescindirá de la intervención de agentes aduaneros y la póliza podrá ser presentada directamente por el interesado.

Artículo 44

Las aduanas centroamericanas exigirán que la póliza de exportación se presente acompañada de los documentos que se determinan en el CAUCA o de aquellos que las disposiciones legales de los países contratantes establezcan.

Artículo 45

En los casos de aforo de mercancías de exportación se procederá en la forma establecida en el artículo 40 de estas disposiciones.

Artículo 46

Sólo mediante la presentación de una "póliza de reexportación" autorizará la aduana la salida de las terminales portuarias de una mercancía extranjera llegada al país y no nacionalizada.

Dicha póliza se presentará en un original y 4 copias y contendrá la siguiente información básica:

- a) Nombre de la aduana;
- b) Nombre, razón social o denominación del exportador y del consignatario;
- c) Nombre del barco;
- d) Lugar del embarque;
- e) País de origen de las mercancías;
- f) País de destino de las mercancías;
- g) Marcas, contramarcas, numeración y clase de bultos;
- h) Peso bruto en kilogramos o en la unidad gravable, según el arancel de exportación;
- i) Especificaciones de las mercancías y de su valor fob;
- j) Fecha de presentación de la póliza y firma de quien solicita la destinación;
- k) Fecha de cancelación del manifiesto de importación.

Artículo 47

Cuando se requiera aforo, deberá practicarse en la forma establecida en los artículos 40 y 45 de estas disposiciones.

Artículo 48

Las aduanas procurarán reducir al mínimo los trámites y exigencias para importaciones y exportaciones temporales e importaciones no comerciales, y solicitarán, cuando la experiencia lo aconseje, que se estudien posibles modificaciones del CAUCA y del RECAUCA.

Artículo 49

Las aduanas exigirán que las mercaderías que lleguen a las terminales portuarias en tránsito internacional vayan amparadas por el correspondiente Manifiesto de carga.

Para el retiro de las mismas se requerirá la presentación de una Guía de Mercancías en Tránsito que hará las veces de póliza, y que será formulada en cuatro ejemplares. Esta guía contendrá básicamente los siguientes datos:

- a) Número de guía;
- b) Aduana de ingreso;
- c) Nombre, razón social o denominación del consignatario;
- d) Aduana de salida;
- e) País de destino;
- f) Nombre, razón social o denominación del porteador y su domicilio;
- g) Número o características de los marchamos de la aduana;
- h) Fecha de entrada de las mercancías a la aduana de ingreso;
- i) Fecha de salida de las mercancías de la aduana de ingreso;
- j) Marcas, número, clase y cantidad de bultos; su contenido y peso bruto en kilogramos;
- k) Fecha de llegada de las mercancías a la aduana de salida;
- l) Firma del empleado aduanero que entrega;
- m) Fecha de emisión del documento;
- n) Firma del administrador y sello de la aduana de ingreso;
- o) Firma del administrador y sello de la aduana de salida;
- p) Firma del porteador o de su representante.

Artículo 50

Cuando el tránsito internacional se realice en vehículos cerrados que ofrezcan las debidas seguridades, las aduanas no exigirán caución, inspección de los bultos o abertura del vehículo.

Cuando las autoridades lo estimen necesario, podrán asegurar la inviolabilidad de los bultos o vehículos con marchamos, sellos o precintos oficiales, pero, en todo caso, deberán proporcionar el máximo de facilidades

/y un

y un servicio oportuno para fomentar el uso de este tipo de transporte que ofrece ventajas en costos, eliminación de pérdidas, robos, etc.

Las aduanas de salida deberán confrontar los datos de la guía con las mercancías a que se refieran. Si fuesen correctos, autorizarán la salida y devolverán a la aduana de ingreso un ejemplar de la guía, en el que anotarán su conformidad. Sólo practicarán reconocimientos de todos o de parte de los bultos cuando observasen diferencias o señales manifiestas de violación o de irregularidades.

Artículo 51

Las mercaderías de origen centroamericano sólo estarán sometidas a la tramitación y documentación mínimas y únicamente serán objeto de registro y examen para comprobar la descripción que de ellas aparezca en el formulario aduanero.

Artículo 52

Cuando para la tramitación de la entrada y salida por las terminales portuarias de mercancías y de otros artículos, las autoridades exijan documentos como la factura comercial, formularios de declaración, licencias de importación u otros similares, no se podrá responsabilizar al naviero, ni multarlo o sancionarlo, por inexactitudes u omisiones de tales documentos, salvo cuando el naviero sea el importador o el exportador o intervenga en su representación.

Artículo 53

Las autoridades deberán gestionar que se legisle lo procedente para que puedan conceder tratamiento preferencial al despacho de repuestos, combustibles o cualquier artículo de que no disponga el naviero en el puerto y se precise con urgencia para la operación o seguridad de la nave.

Artículo 54

Las autoridades aduaneras deberán considerar el equipaje no acompañado como tal y no como mercancía y le señalarán el mismo tratamiento que al equipaje acompañado, de conformidad con lo dispuesto en estas disposiciones.

Artículo 55

Cuando la carga o los equipajes no se descarguen en su punto de destino por error, por fuerza mayor, por no haber sido embarcados o por estiba inaccesible, y ello quede debidamente comprobado por las autoridades competentes, el naviero no será objeto de sanciones, multas, derechos o impuestos de aduana, será autorizado a anotar en el manifiesto o declaración general dicha circunstancia, y eximido de la presentación de nueva documentación.

Artículo 56

Cuando por fuerza mayor o por otra razón atendible, se descargue alguna mercancía en un puerto centroamericano distinto al de su destino, las autoridades que la reciban, de ser así solicitado, facilitarán su reexpedición a la dirección debida o su ingreso al puerto con el mínimo de formalidades.

Capítulo V

Exigencias y aspectos sanitarios en las terminales portuarias centroamericanas

Artículo 57

Las autoridades sanitarias se regirán por lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud --en lo que al transporte acuático internacional se refiere--, para cuantas exigencias de carácter sanitario sean aplicables a las naves, pasajeros, tripulantes y carga que salgan de los puertos de la región, o arriben a ellos.

Artículo 58

Las autoridades sanitarias solicitarán la concertación de acuerdos especiales, en lo que se refiere al artículo 104 del Reglamento Sanitario Internacional, si estiman que tales medidas pueden facilitar y hacer más expedita la aplicación de dicho reglamento, teniendo en cuenta que los problemas y las condiciones geográficas, sociales y económicas son muy similares en todos los países de la región.

Artículo 59

Las autoridades sanitarias centroamericanas propugnarán el establecimiento de las normas y requisitos comunes --como certificados o documentos afines, similares y sencillos-- que la protección de la salud pública aconseje aplicar a ciertos cargamentos.

Artículo 60

Las autoridades sanitarias estarán facultadas para otorgar, por medio de la radio, libre plática a cualquier nave que les proporcione, antes de su llegada, la información que les permita estimar que su arribo no dará lugar a la introducción o propagación de una enfermedad que exija el mantenimiento de la nave en cuarentena. Si del informe proporcionado por la nave se desprendiera la conveniencia de que la autoridad sanitaria la visite antes de su entrada al puerto, el capitán quedará obligado a prestarle la colaboración indispensable que necesite.

/Artículo 61

Artículo 61

Será obligación de todo barco que navegue hacia puertos centroamericanos informar sin pérdida de tiempo por radio a las autoridades sanitarias del puerto de destino la existencia de cualquier enfermedad a bordo para facilitar la presencia de personal médico especializado o la obtención de equipo de sanidad para su llegada.

Artículo 62

Las autoridades sanitarias adoptarán, en cooperación con los navieros o con sus representantes y con todas las entidades interesadas, las providencias pertinentes para garantizar que antes de embarcar:

- a) Los pasajeros y tripulantes hayan sido vacunados o revacunados con arreglo a los requisitos de los países interesados; y
- b) Se hayan completado debidamente los certificados correspondientes.

Artículo 63

Las autoridades sanitarias serán las responsables de que las medidas y procedimientos sanitarios se inicien y terminen sin demora, para no retrasar innecesariamente la puesta de la nave en libre plática.

Artículo 64

Las autoridades sanitarias adoptarán las medidas pertinentes para que se encuentre disponible el personal necesario y las instalaciones adecuadas para el debido cumplimiento de sus programas de prevención y de protección de la salud pública, animal y agrícola.

Artículo 65

Las autoridades sanitarias permitirán que una nave efectúe sus labores de carga y descarga, o de aprovisionamiento de combustible o agua, cuando sus pasajeros, tripulantes o carga se encuentren afectados por una enfermedad epidémica que no requiera cuarentena.

Capítulo VI

Tráfico de cabotaje centroamericano

Artículo 66

Se entenderá por cabotaje nacional el tráfico marítimo de pasajeros y mercancías entre los puertos de un mismo país o el efectuado por medio de sus vías fluviales y lacustres.

Se entenderá por cabotaje regional el tráfico marítimo de pasajeros y mercancías entre los puertos, vías fluviales y lacustres de los países centroamericanos.

Artículo 67

Todo barco que solicite recepción o despacho en un puerto centroamericano para efectuar labores de carga y descarga, u otras, en un servicio de tráfico de cabotaje nacional o regional, deberá entregar a las autoridades pertinentes para su retención, independientemente de los documentos que deben permanecer en la nave, a disposición de las autoridades correspondientes como son el certificado de matrícula, de navegabilidad, bitácora, etc., los siguientes documentos básicos:

- a) Declaración general;
- b) Manifiesto de carga;
- c) Lista de tripulantes;
- d) Lista de pasajeros, si se transportan;
- e) Documento para el correo, si se conduce correspondencia.

Artículo 68

Las autoridades aceptarán dentro del tráfico nacional o regional de cabotaje, que el documento denominado Declaración general, fechado y firmado por el capitán de la nave, el agente o persona debidamente autorizada, sustituya entre otros, al zarpe, al memorándum de viaje y a la declaración sanitaria.

/Con este

Con este objeto, la declaración general deberá contener la siguiente información:

- a) Nombre de la nave;
- b) Nacionalidad;
- c) Registro;
- d) Tonelajes;
- e) Nombre del capitán;
- f) Nombre y dirección del agente de la nave;
- g) Descripción general de la carga, señalando si es peligrosa o no, toda o parte de ella, cuando proceda;
- h) Número de tripulantes;
- i) Número de pasajeros;
- j) Breve detalle del viaje;
- k) Fecha y hora de llegada o salida;
- l) Puerto de llegada o salida;
- m) Declaración sanitaria;
- n) Firma del capitán o agente autorizado.

Artículo 69

El manifiesto de cabotaje deberá incluir la siguiente información básica:

- a) Nombre, eslora, toneladas bruto y neto de la nave;
- b) Nombre y apellidos del capitán;
- c) Nombre o razón social del agente en el puerto de destino;
- d) Puerto de salida y puerto de destino;
- e) Nombre, razón social o denominación del remitente y consignatario de las mercancías;
- f) Marcas, número, cantidad y clase de los bultos;
- g) Descripción general de las mercancías y su peso bruto en kilogramos;
- h) Lugar y fecha de expedición del documento y firma del capitán o de su representante.

Artículo 70

La lista de tripulantes, firmada y fechada por el capitán de la nave u otro oficial autorizado, deberá contener básicamente cuanta información puedan requerir las autoridades sobre el número y la composición de la tripulación.

Las autoridades exigirán la información siguiente:

- a) Nombre y nacionalidad de la nave;
- b) Apellido y nombre de cada tripulante;
- c) Nacionalidad;
- d) Cargo que desempeña;
- e) Fecha y lugar de nacimiento;
- f) Número y clase del documento de identidad;
- g) Puerto y fecha de llegada;
- h) Procedencia.

De no producirse modificaciones en la composición de una tripulación, las autoridades centroamericanas aceptarán una copia autorizada de la lista entregada en el puerto en que se inició el viaje.

Artículo 71

La lista de pasajeros sólo será exigida por las autoridades a las naves que los transporten y deberá ser firmada y fechada por el capitán u otro oficial autorizado. Contendrá la siguiente información:

- a) Nombre y nacionalidad de la nave;
- b) Puerto y fecha de llegada;
- c) Apellidos y nombre de cada pasajero;
- d) Fecha y lugar de nacimiento;
- e) Nacionalidad;
- f) Ocupación;
- g) Dirección permanente;
- h) Número del documento de identidad;
- i) Puerto de embarque y puerto de desembarque

Artículo 72

El documento que se refiere a la información sobre el correo sólo se presentará cuando la nave transporte correspondencia o encomiendas postales.

Artículo 73

Para los efectos del tráfico marítimo regional de cabotaje, las aduanas centroamericanas concederán a las mercaderías transportadas por mar las mismas franquicias que corresponden a las que gozan de libre comercio o tratamiento preferencial conforme al Tratado General de Integración Económica Centroamericana.

Artículo 74

Las autoridades procurarán que el tráfico de cabotaje, nacional o regional, reciban todas las preferencias compatibles con una sana fiscalización, permitiendo incluso que la nave inicie sus operaciones de carga o descarga mientras cumple con lo estipulado sobre la entrega de los documentos antes señalados. No se autorizará, sin embargo, la partida de la nave si al terminar la acción de cargar y descargar no hubieren quedado cumplimentados los requisitos documentarios mínimos.

Artículo 75

Dentro del tráfico marítimo de cabotaje, nacional o regional, la inspección aduanera se limitará a comprobar que las mercaderías que se transportan sean de origen centroamericano. Su fiscalización será efectuada por la aduana de destino con base en el manifiesto, anotándose en dicho documento las observaciones pertinentes.

Artículo 76

Las mercaderías no amparadas en el manifiesto de cabotaje se considerarán de procedencia extranjera, salvo prueba en contrario, y quedarán sujetas al pago de los derechos aduaneros de importación.

/Artículo 77

Artículo 77

Cuando las mercaderías no lleguen al puerto de destino y el naviero o su representante no estén en condiciones de proporcionar una explicación razonable al respecto, la aduana considerará que han sido exportadas. En tal caso el naviero responderá de las obligaciones fiscales y demás que determinen leyes especiales.

Artículo 78

Cuando una nave de cabotaje nacional o regional transporte mercancías destinadas al cabotaje y al comercio internacional, deberá formularse la salvedad necesaria en el manifiesto de carga correspondiente y anotarse en dicho documento por separado las mercancías que correspondan a cada clase de tráfico.

Capítulo VII

Disposiciones varias

Artículo 79

Las autoridades quedarán dispensadas de la obligación de presentarse a bordo de cada nave que arribe a un puerto cuando el aumento de la frecuencia de las recaladas requiera que los jefes de servicio o sus representantes dediquen una parte importante de su tiempo exclusivamente a dicha actividad.

Las autoridades resolverán efectuar dichas visitas cuando las circunstancias lo aconsejen y designarán las personas que debidamente autorizadas deberán llevarlas a efecto.

Artículo 80

El agente naviero o representante autorizado del barco que solicite atención será el responsable de entregar a las autoridades competentes la documentación que en el presente Convenio se especifica, cumplido lo cual, la nave quedará en libre plática.

Ninguna persona podrá subir o bajar de la nave, ni cargar o descargar mercancías, salvo en caso de fuerza mayor, mientras la nave no haya sido recibida.

Artículo 81

Cuando las autoridades exijan a los navieros o a sus representantes fianzas u otras garantías para cubrir responsabilidades relativas a servicios portuarios, aduaneros, de inmigración, de salud o de otras leyes o reglamentos, permitirán recurrir a garantías usuales y razonables.

Tratándose de barcos de una misma compañía, accederán a que presenten una garantía conjunta única.

Artículo 82

Las autoridades deberán permitir, sin demoras para la nave, la rectificación de los errores que se comprueben en cualquier documento, siempre que no sean graves y el naviero o su representante no se consideren negligentes reincidentes y se estime que no ha habido intención de violar leyes ni reglamentos. La rectificación se deberá hacer siempre que los errores se adviertan antes de que el documento sea verificado en su totalidad y siempre que las correcciones se efectúen sin dilación.

Artículo 83

Las autoridades deberán establecer horarios de trabajo regulares, sincronizados entre ellos y concordantes con los períodos de mayor movimiento portuario, para los servicios de los puertos.

La tramitación de solicitudes de habilitación de horas extraordinarias o de turnos especiales para ampliar el horario normal debe ser simple y expedita, eliminando formulismos innecesarios.

Artículo 84

Las autoridades concederán especial atención a que el trabajo de su personal en horarios de trabajo fuera de los normales se remunere de acuerdo a tarifas razonables, que cubran los costos del servicio.

Artículo 85

Cuando por fuerza mayor o caso fortuito arribe una nave a un lugar distinto al de su destino, el capitán o un oficial autorizado para ello presentará a la autoridad más cercana, lo más pronto posible, una declaración escrita en la que se explique la causa del hecho.

/Tan pronto

Tan pronto como llegue a conocimiento de las autoridades el arribo forzoso, adoptarán las medidas de emergencia que estimen convenientes para proteger la salud y seguridad de pasajeros, tripulantes y mercancías y dispondrán lo necesario para reducir los daños o evitar la pérdida de la nave.

Artículo 86

En los casos de arribo forzoso, el capitán de la nave podrá ordenar bajo su responsabilidad el desembarco de las personas y la descarga del barco, sin la previa autorización de las autoridades, cuando considere que corren peligro inminente.

Artículo 87

Pasada la emergencia, se permitirá que las mercaderías transportadas por naves en arribada forzosa prosigan el viaje en el mismo barco o en cualquier otro, realizándose la operación bajo el control y las disposiciones de las autoridades correspondientes.

Artículo 88

Cuando una nave transporte artículos peligrosos, como productos inflamables, explosivos o corrosivos, pertrechos de guerra, etc., el capitán de la nave, o su representante autorizado, tendrá la obligación de advertir su arribo a las autoridades con la anticipación necesaria para que puedan adoptarse las providencias aconsejables para evitar accidentes.

Las autoridades podrán, a su vez, disponer que la descarga de dichas mercancías se efectúe en lugares especiales de la terminal portuaria, o fuera de los recintos, si lo estimaren necesario.

Artículo 89

Cuando en una terminal portuaria se encuentren mercancías que por su estado o naturaleza puedan causar daño inminente a la salud, a otras mercancías, o a las instalaciones, la autoridad correspondiente tomará las medidas que el caso aconseje, y procederá a su destrucción si ello fuere necesario. En ese caso levantará un acta firmada por los funcionarios que corresponda.

/Artículo 90

Artículo 90

Cuando la autoridad admita una solicitud de traslado de mercancías que le presente el consignatario o remitente para que sean depositadas total o parcialmente en almacenes generales de depósito, exigirá la cancelación de los valores que se adeuden a la autoridad portuaria antes de permitir que las mercancías salgan del recinto de la terminal.

Artículo 91

Las autoridades portuarias y aduaneras tratarán de obtener acuerdos uniformes para la región centroamericana referentes a la calificación de mercancías abandonadas, donde se establezca un procedimiento común para su pública subasta o, en su caso, para su destrucción.

Con objeto de llevar el debido control, se elaborará un documento especial que se llamará "registro de abandono" y básicamente deberá contener la siguiente información:

- a) Nombre de la terminal;
- b) Nombre, razón social o denominación del consignatario;
- c) Número y fecha del conocimiento de embarque;
- d) Marcas, contramarcas y numeración de los bultos;
- e) Cantidad y clase de los bultos;
- f) Peso bruto en kilogramos o unidades gravables, según el arancel;
- g) Especificaciones de las mercancías conforme al artículo 79 de CAUCA;
- h) Valor cif de las mercancías;
- i) Monto de los derechos, tasas, multas y demás cargos aduaneros;
- j) Monto de los servicios y demás cargos portuarios;
- k) Lugar y fecha del documento y firma de la autoridad aduanera y portuaria;
- l) Indicación si se destina a subasta o a destrucción.

Se dispondrá una numeración correlativa en los documentos que amparen "mercancías en abandono" que será diferente para las que se saquen a subasta y para las destruidas.

Artículo 92

Para la pública subasta o para la destrucción de una mercancía depositada en una terminal portuaria centroamericana se adoptará el procedimiento determinado en el título 11 (once) del RECAUCA.

Artículo 93

Las disposiciones referentes a la simplificación de la documentación que aquí se determinan implican la necesidad de que las autoridades centroamericanas establezcan formularios comunes para que sean utilizados en las operaciones relativas a la recepción y despacho de naves, pasajeros, tripulantes, mercancías y otros, facilitando el rápido perfeccionamiento del Mercado Común Centroamericano.

Artículo 94

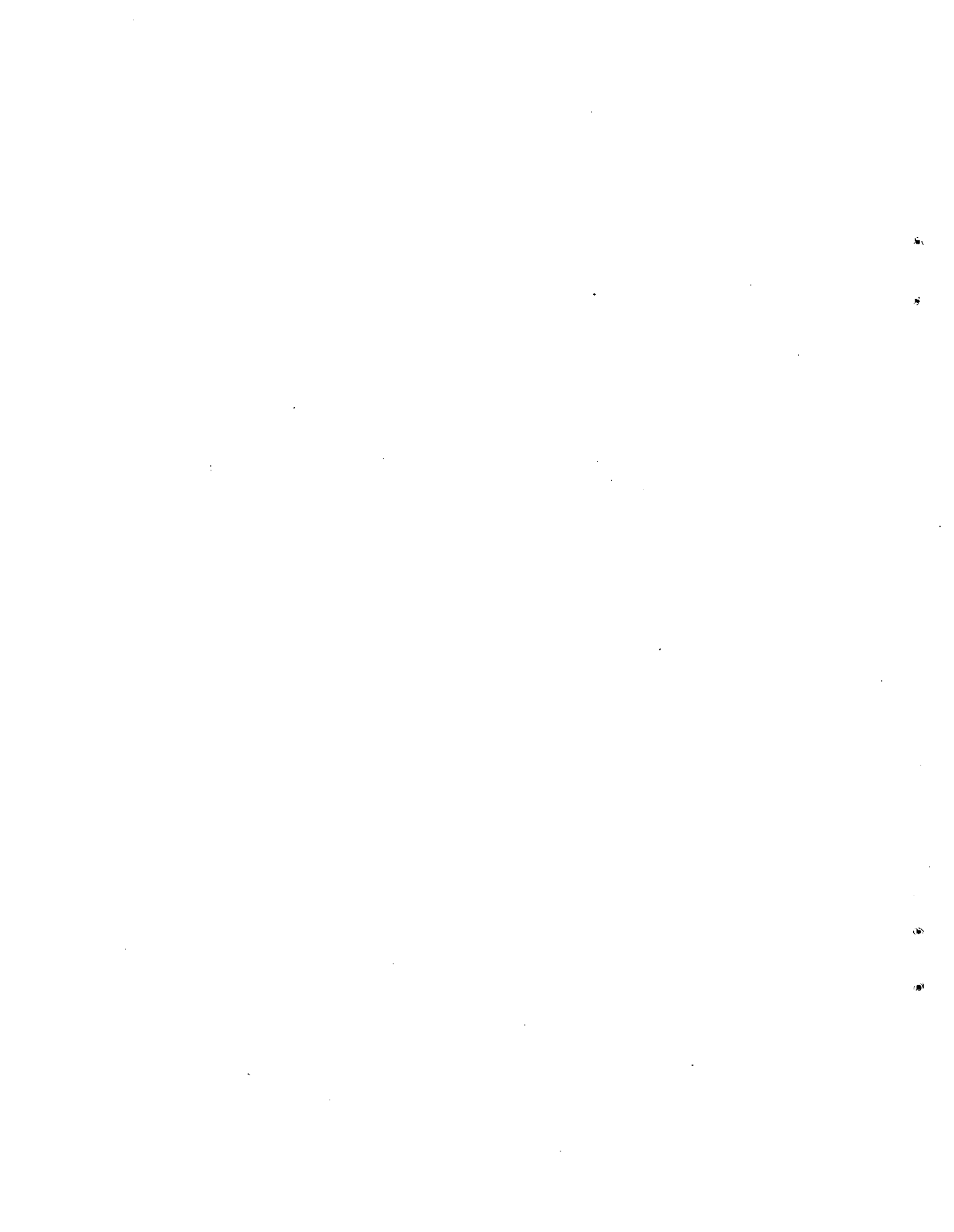
Las autoridades deberán mantener contacto con las organizaciones gubernamentales y privadas de los países latinoamericanos dedicadas a las actividades portuarias para lograr la implantación a nivel regional de la simplificación, reducción y uniformidad de los requisitos de documentación que se exigen a las naves en los puertos de Latinoamérica.

Artículo 95

Las autoridades portuarias sólo aceptarán el retiro o embarque de las mercaderías depositadas en sus recintos, cuando se compruebe previamente la debida cancelación de los derechos o tasas aplicables a la importación, exportación o reexpedición de las mismas.

Anexo 2

MODELO DE FORMULARIOS DE LA DOCUMENTACION EXIGIDA EN
LAS TERMINALES PORTUARIAS CENTROAMERICANAS



Armador

DECLARACION GENERAL(*)

Formulario 1

Clase y nombre del buque _____
 Nacionalidad según bandera _____
 Tonelaje: _____ registro neto; _____ registro bruto _____
 Nombre del capitán _____ fecha inicial del viaje _____
 Itinerario (a) _____

SALIDA DE _____

Próximo puerto de destino _____ Fecha de zarpe _____
 No. de tripulantes (incl. capitán) _____ Correo: sí/no (b) Carga máxima al zarpe _____
 No. de pasajeros: embarcados en el puerto _____: en tránsito _____; total _____
 Carga: embarcada en el puerto _____ tons.; en tránsito _____ tons; total _____ tons.
 Clase de carga: (c) _____

Carga peligrosa (ton. y clase): embarcada en el puerto: _____ en tránsito: _____

LLEGADA A _____

Fecha y hora de llegada _____ Sitio atraque o amarre _____ Carga máxima a la
 agente y su dirección _____ entrada _____

No. de pasajeros: para el puerto _____; en tránsito _____; total _____ Correo: sí/no (b)
 Carga: para el puerto _____ tons.; en tránsito _____ tons.; total _____ tons.
 Clase de carga: (c) _____

Carga peligrosa (ton. y clase): para el puerto _____; total _____

DOCUMENTOS ADJUNTOS Y No. DE EJEMPLARES

_____ rol de tripulación (d) _____ lista de pasajeros (e) _____ manif. carga _____ manif. carga peligrosa
 _____ lista de rancho (f) _____ decl. efectos tripulantes (f) _____ decl. marítima sanidad (g)

OBSERVACIONES DEL CAPITAN:

El suscrito certifica que a su leal saber y entender, esta declaración general y los documentos adjun-
tos son completos y exactos.

Puerto y fecha _____ Firma del capitán u otra persona autorizada _____

OBSERVACIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA:

AUTORIZACION DE ZARPE

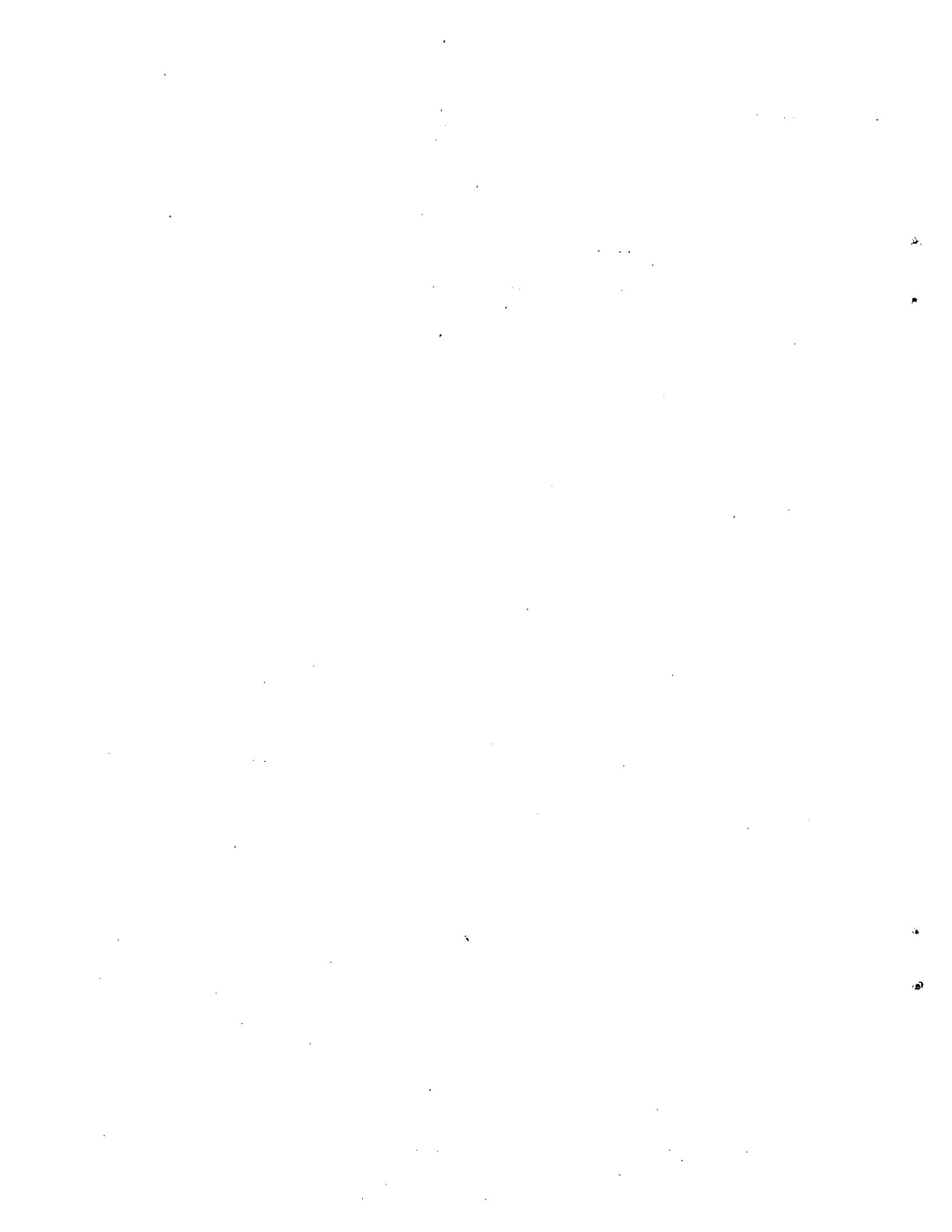
Zarpe a _____ Fecha _____

Firma y sello del capitán de puerto

(*) Este documento se presentará en dos ejemplares a la autoridad marítima del puerto de salida,
la que devolverá al buque una copia con la autorización de zarpe para ser presentada a la
llegada al puerto siguiente, cuando se requiera.

Notas:

- (a) Breve detalle del mismo, incluyendo los puertos inicial y final del viaje, así como el previo de recalada;
- (b) Indicar si transporta o no valijas de correo, desde el puerto o para el puerto;
- (c) Clasificadas en: carga general; carga frigorífica; combustibles líquidos y carga a granel, indicando, en este último caso, el o los productos;
- (d) Exigible sólo a la llegada, a menos que hayan habido cambios en el rol;
- (e) No se presentará este documento cuando el barco no transporte pasajeros;



MANIFIESTO DE CARGA(*)

CCE/SC.3/GTTM/11/7
TAO/LAT/90
Pág. 45

Formulario 2

Armador _____

Clase y nombre del buque _____

Puerto de embarque _____

Nombre del capitán _____

Nacionalidad _____

Puerto de descarga _____

Viaje No. _____ Pág. No. _____

Embarcador (a)	Consignatario (b)	Conocimiento No. (c)	Marcas y números	No. y clase de bultos y descripción de las mercaderías	Peso bruto en kilos	Volumen en m ³	Para uso oficial o del armador (d)
----------------	-------------------	----------------------	------------------	--	---------------------	---------------------------	------------------------------------

(Las medidas reglamentarias de este formulario serán suministradas a la Comisión que efectuará el estudio correspondiente)

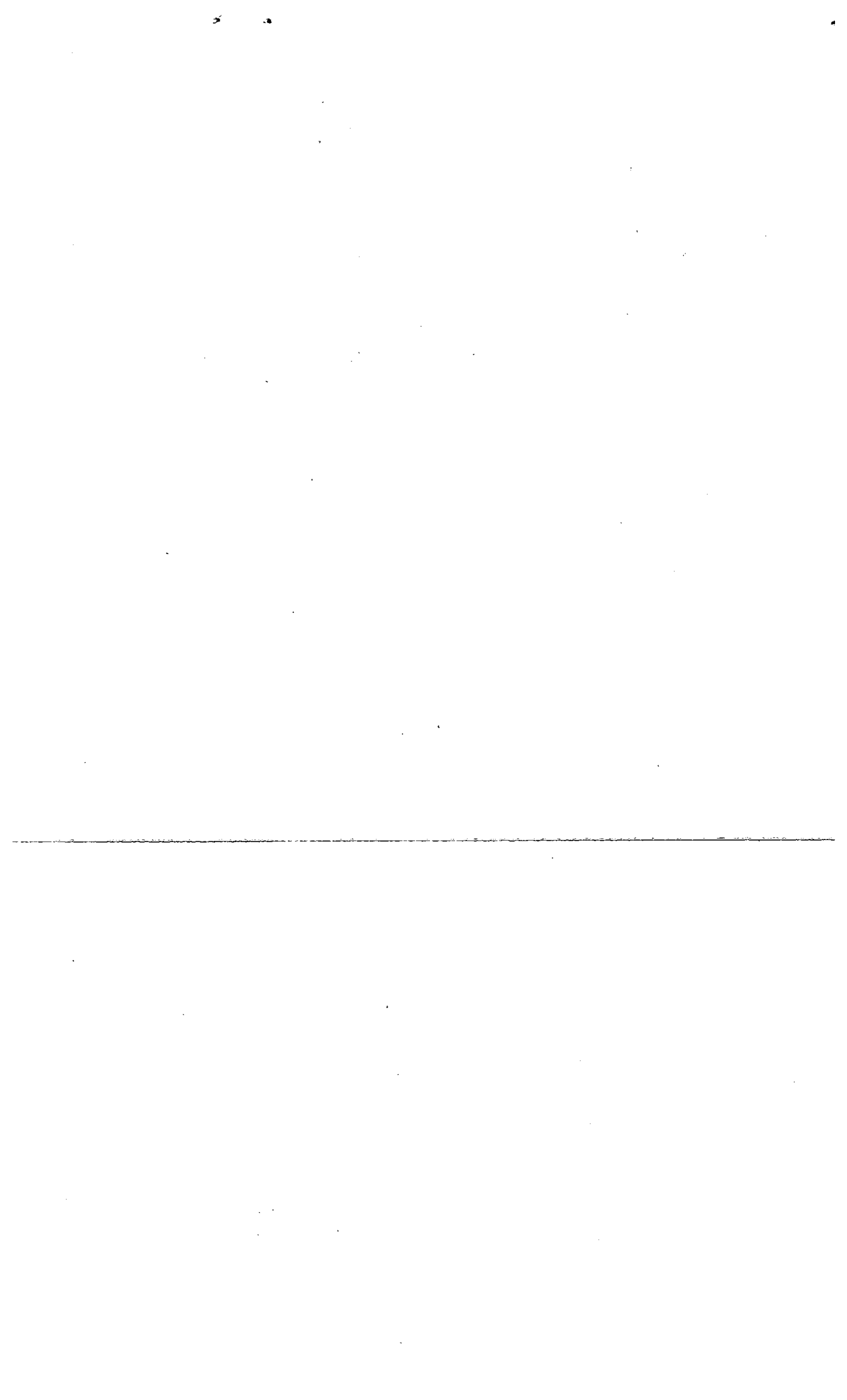
Fecha de emisión _____

(*) Este formulario será utilizado también para las cargas peligrosas (explosivas, inflamables y venenosas), para las cuales se hará un manifiesto separado del que se presente para la carga general.

Firma del capitán, oficial autorizado o agente

Notas

- (a) No se incluirá este dato en los ejemplares de los manifiestos destinados a las autoridades que no lo requieran;
- (b) Cuando corresponda, indicar nombre y dirección de notificación;
- (c) Indicar abreviadamente los puertos originales de embarque de las mercaderías amparadas por conocimientos de embarque directos (es decir, carga de transbordos);
- (d) Destinados a uso oficial (Aduana/Autoridad o Administración Portuaria) o datos internos del armador en el manifiesto de fletes (tarifa, flete pagado, flete por pagar, etc.)



Armador _____

Formulario 3

DECLARACION DE SUMINISTROS

(Lista de rancho)

Clase y nombre del buque _____

Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____

No. de personas a bordo _____

Artículos	Cantidad	Unidad	Para uso oficial
-----------	----------	--------	------------------

Puerto y fecha _____

.....
Firma del capitán u oficial autorizado

Armador _____

Formulario 4

DECLARACION DE EFECTOS DE LA TRIPULACION

Clase y nombre del buque _____

Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____

Número	Apellido y nombre	Cargo u ocupación	Efectos negociables, imponibles o sujetos a prohibiciones o restricciones (*)
--------	-------------------	----------------------	--

Puerto y fecha _____

.....
Firma del capitán u oficial autorizado

(*) Según la legislación aduanera vigente en cada país.

Armador _____

LISTA DE TRIPULANTES

Formulario 5

(Rol de tripulación)

Clase y nombre del buque _____ Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____ Puerto de destino _____

No.	Apellido y nombre	Cargo u ocupación	Nacionalidad	Edad y lugar de nacimiento	Clase y No. del documento de identidad(*)
-----	-------------------	-------------------	--------------	----------------------------	---

Puerto y fecha _____

Llegada

Salida

Firma del capitán u oficial autorizado

(*) Indicar el documento de identidad: P: Pasaporte; C: Cédula de identidad; LE: Libreta de marino o de embarco; y PE: Permiso de embarco.

Armador _____

LISTA DE PASAJEROS

Formulario 6

Clase y nombre del buque _____ Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____ Puerto de destino _____

No.	Apeñido y nombre	Naciona- lidad	Edad y lugar de nacimiento	Puerto de embarco	Puerto de desembarco
-----	------------------	-------------------	-------------------------------	----------------------	-------------------------

Puerto y fecha _____

Llegada

Salida

Firma del capitán, oficial autorizado
o agente

