



NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



GENERAL

E/CEPAL/1060/Add.1

Mayo de 1980

ORIGINAL: ESPAÑOL

CEPAL

Comisión Económica para América Latina

MANUAL DE DOCUMENTACION NAVIERA PARA LOS PUERTOS DE  
AMERICA LATINA

Preparado por el Programa de Transporte OEA/CEPAL

MANUAL DE DOCUMENTACION NAVIERA PARA LOS PUERTOS DE AMERICA LATINA

Instrucciones para la segunda etapa

1. La segunda etapa del Manual comprende las informaciones relativas a los puertos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, que se adjuntan.
2. Como la parte correspondiente a la primera etapa, ésta también se distribuye en hojas perforadas intercambiables, a fin de hacer posible introducir los cambios que sea menester.
3. Se acompañan, además, las siguientes hojas de color, para separar las diversas secciones y anexos, con el objeto de facilitar el manejo del Manual y en atención a que éste carece de numeración, debido a su carácter mismo de documento sujeto a alteraciones:

color amarillo - Sección A, América del Sur - Area Andina

(reemplaza a la hoja blanca A. América del Sur);

color verde - Sección B, América del Sur - Atlántico

(deberá intercalarse después de la página VE/10 y precederá a las páginas correspondientes a Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay);

color celeste - Anexos a las secciones A y B

(reemplaza a la hoja blanca Anexos 1 al 4, debiendo sustituirse la hoja de separación Anexo 4, Resolución 266 (X) de la ALALC, por la hoja Anexo 4, Convención para la facilitación del tráfico marítimo internacional, que se adjunta. El Anexo 4 antiguo pasa a formar parte del Anexo 3);

color rojo - Sección C, América Central

(reemplaza a la hoja blanca C. América Central);

color salmón - Anexos a la Sección C

(reemplaza a la hoja blanca Anexos 5 al 7).

**BIBLIOTECA NACIONES UNIDAS MEXICO**

SECCION A

AMERICA DEL SUR - AREA ANDINA

LA SITUACION ACTUAL EN MATERIA DE  
DOCUMENTACION NAVIERA EN COLOMBIA,  
CHILE, ECUADOR, PERU Y VENEZUELA

ANEXOS A LA SECCION C

5. Código Aduanero Uniforme Centroamericano.
6. Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano.
7. Formulario de la Declaración General de Naves (Vessel's Report).

# BIBLIOTECA NACIONES UNIDAS MEXICO

SECCION C

AMERICA CENTRAL

LA SITUACION ACTUAL EN MATERIA DE  
DOCUMENTACION NAVIERA EN COSTA RICA,  
EL SALVADOR, GUATEMALA, HONDURAS Y  
NICARAGUA

SECCION B

AMERICA DEL SUR - ATLANTICO  
LA SITUACION ACTUAL EN MATERIA DE  
DOCUMENTACION NAVIERA EN ARGENTINA,  
BRASIL, PARAGUAY Y URUGUAY

### ANEXOS A LAS SECCIONES A Y B

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. Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, adoptado por la Organización Consultiva Marítima Inter-gubernamental en Londres, el 9 de abril de 1965.

AR/1

ARGENTINA

TODOS LOS PUERTOS

---

A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES

Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC

Argentina no ha dictado ninguna disposición destinada a poner en vigor la Resolución 254 (IX) de la ALALC pero en la práctica ésta se aplica en cuanto a la documentación básica exigible, aunque implementada con la exigencia de presentación de otros formularios.

Legislación vigente sobre documentación exigible a los porteadores  
Ley General de Navegación, Ley 20.094 de 15 de enero de 1973

...

"Capítulo II. Régimen administrativo del buque y del artefacto naval.

"Sección 8a. De la documentación del buque y del artefacto naval.

"Documentación.

"Art.83. Los buques y artefactos navales, según corresponda, de acuerdo con la reglamentación, deben tener a bordo la siguiente documentación:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Libro de rol;
- c) Certificado de arqueo, de seguridad y de francobordo;
- d) Documentación sanitaria;
- e) Diario de navegación;
- f) Diario de máquinas;
- g) Lista de pasajeros;
- h) Libro de quejas en los buques de pasajeros;
- i) Licencia de instalación radio-eléctrica;
- j) Diario de radio, si corresponde de acuerdo con las reglamentaciones internacionales;
- k) Un ejemplar de esta ley;
- l) Los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos."



AR/2

ARGENTINA

TODOS LOS PUERTOS

---

Decreto 4.516, de 16 de mayo de 1973, Régimen de la Navegación  
marítima, fluvial y lacustre

Este decreto aprueba el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), disponiendo que entrará en vigor el 1º de enero de 1974 y que deroga el Digesto Marítimo y Fluvial aprobado por decreto 125.571 de 16 de febrero de 1938.

Fecha de esta información:  
febrero de 1980

AR/3

ARGENTINA

TODOS LOS PUERTOS

---

B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO

Aviso de llegada

Con la debida antelación - más de 24 horas antes del arribo del buque - se presenta a la Administración General de Puertos una solicitud de giro en triplicado, en un formulario especial en que se indican las especificaciones de la nave y de la carga a manipular, para la asignación del lugar de atraque.

Una vez indicado el lugar de atraque, se procede a avisar a las siguientes entidades:

- a) Al Jefe de la Oficina de Sanidad Marítima y Fluvial, a quien se debe solicitar con 24 horas de anticipación la libre plática, en un formulario especial en duplicado, al que se agrega copia del eventual pedido radiotelegráfico de libre plática del buque; este trámite es necesario para que se autorice el atraque al sitio designado sin previa visita sanitaria a bordo;
- b) A la Prefectura Naval, a la que se presenta la solicitud de practicaje, indicando día y hora de la llegada de ultramar a Intersección (en Buenos Aires) y de Intersección al muelle asignado;
- c) Al Jefe de la Oficina de Ultramar y Cabotaje de la Prefectura Naval, solicitándole en duplicado la designación de un sereno por turno, con indicación del día, hora y lugar de atraque de la nave.

Fecha de esta información:  
febrero de 1980

AR/4

ARGENTINA

TODOS LOS PUERTOS

---

C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE

Comisión de recepción

La Comisión de recepción la forman las siguientes autoridades:

Prefectura Naval - 1 oficial

Aduana - 1 oficial de bahía

Migraciones - 1 inspector

Sanidad Marítima y Fluvial - 1 médico y 1 inspector.

Documentación exigida

A la recepción de la nave, debe presentar los siguientes documentos, ya sea en los formularios modelo establecidos por la Resolución 254 (IX) de la ALALC, o en otros similares:

Clase de documentos	<u>Número y destino de los documentos</u>				
	<u>Prefect.</u>	<u>Aduana</u>	<u>Migrac.</u>	<u>Sanidad</u>	<u>Total</u>
<u>Formularios básicos</u>					
1. Declaración general			2	1	3
2. Manifiesto de carga	1	1			2
3. Rol de tripulación	4		2		6
4. Lista de pasajeros	4		2		6
5. Lista de rancho		2			2
6. Decl. efectos tripulación		2			2
7. Declaración marít. Sanidad				1	1
8. Guía de correos <u>a/</u>					1
<u>Documentos adicionales</u>					
9. Declaración de entrada	4				4
10. Carátula de manifiesto		2			2
11. Solicitud de paquete		2			2

---

a/ Se entrega directamente a Correos.

Fecha de esta información:  
febrero de 1980

AR/5

ARGENTINA

TODOS LOS PUERTOS

---

D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE

Documentación al zarpe

Antes del zarpe deben presentarse los siguientes documentos:

<u>Clase de documentos</u>	<u>Número y destino de los documentos</u>				
	<u>Prefec.</u>	<u>Aduana</u>	<u>Migrac.</u>	<u>Sanidad</u>	<u>Total</u>
<u>Formularios básicos</u>					
1. Declaración general			2		2
2. Manifiesto de carga		2			2
3. Rol de tripulación	4		2		6
4. Lista de pasajeros	4		2		6
<u>Documentos adicionales</u>					
5. Aviso de salida			3		3
6. Declaración de salida	4				4

Solicitud de práctico

Con 24 horas de antelación, por lo menos, debe presentarse a la Prefectura Naval la solicitud de práctico, en cuatro ejemplares.

Otras disposiciones

Al zarpe van a bordo un oficial de la Prefectura Naval y un inspector de Migraciones.

Fecha de esta información:  
febrero de 1980

AR/6

ARGENTINA

INTERVENCION CONSULAR

---

E. INTERVENCION CONSULAR

Documentación consular

La exigencia del despacho consular de buques fue abolida por la República Argentina según decreto 5.591 de 4 de agosto de 1967, de acuerdo con la Ley 13.997 de 1952 que facultó al Poder Ejecutivo para fijar las tasas de los servicios consulares.

Sin embargo, se mantiene para los buques argentinos la obligación de visar el Libro de Navegación y el Libro Rol de Tripulación, actos que están exentos de derechos (decreto 8.749 de 13 de diciembre de 1972).

Fecha de esta información:  
febrero de 1980

BR/1

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

---

A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES

Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC

Brasil no ha dictado ninguna disposición para aplicar la Resolución 254 (IX) de la ALALC, pero por decreto legislativo N° 73 de 1977, publicado en el Diário do Congresso de 30 de junio de 1977 aprobó el texto de la Convención para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, adoptada en Londres el 9 de abril de 1965 bajos los auspicios de la Organización Marítima Consultiva Inter-gubernamental (IMCO).

Legislación vigente sobre documentación exigible a los porteadores

Resolución 3598 de 20 de enero de 1970, de la Superintendencia Nacional de la Marina Mercante (SUNAMAM)

Su texto se transcribe en BR/2.

Decreto legislativo N° 77 de 1977

(Publicado en Diário do Congresso de 30 de junio de 1977).

APRUEBA EL TEXTO DE LA CONVENCION PARA LA FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL

Artículo 1° - Se aprueba el texto de la Convención para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, concluida en Londres el 9 de abril de 1965, bajo los auspicios de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO).

Artículo 2° - Este decreto legislativo entra en vigor desde la fecha de su publicación.

Senado Federal, a 29 de junio de 1977. Senador Petrónio Portella, Presidente.

CONVENCION PARA LA FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL

Su texto se transcribe en Anexo 4 del presente Manual.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

---

DOCUMENTACION ESTADISTICA

Resolución SUNAMAM 3598 del 20 de enero de 1970

Artículo 1º - Los armadores nacionales y extranjeros, o sus agentes, y a falta de éstos, los comandantes de los barcos, deberán remitir los documentos estadísticos (manifiestos de carga, relación de descarga, factura comercial, lista de movimientos de pasajeros) a la SUNAMAM (sede central, delegaciones, sub-delegaciones y agencias), de acuerdo con lo siguiente:

- 1) En la importación desde el exterior de petróleo y sus derivados a granel:
  - a) En cada puerto nacional de descarga, hasta 15 días después de la fecha de entrada del barco al puerto, 2 copias de la relación de descarga efectuada;
  - b) En el último puerto nacional de descarga, hasta 15 días después de la fecha de entrada del barco al puerto, 1 copia del manifiesto de carga total para el Brasil, acompañada de 2 copias de la relación total de las descargas efectuadas, así como 1 copia de la factura comercial.

Parágrafo único. La Flota Nacional de Petroleiros, FRONAPE, queda autorizada a suministrar directamente a la SUNAMAM las facturas comerciales o manifiestos totales para el Brasil y las relaciones totales de las descargas correspondientes a las cargas transportadas por los barcos de navegación de ultramar. Tal medida podrá extenderse a las demás empresas nacionales y agentes de barcos extranjeros con domicilio en Río de Janeiro, siempre que para eso, se habiliten ante la SUNAMAM.

- 2) En la importación del exterior de otras cargas a granel o no: en cada puerto nacional de descarga, hasta 15 días después de la fecha de entrada del barco al puerto, 2 copias de manifiesto de carga, perfectamente legibles, sin omisión de ningún dato requerido en el modelo en uso - nombre del propietario de la embarcación, nombre del fletador (si está fletada), nombre de la embarcación, nacionalidad, bandera transportadora (si fletada), fecha de salida de puerto extranjero, fecha de entrada en puerto brasilero, peso en kilos, fletes, etc., y con las correcciones resultantes de los aumentos y disminuciones de la carga, específicamente para cada conocimiento de embarque (precio en kilo, flete, etc.).

- 3) En la exportación hacia el exterior: en cada puerto nacional de embarque, hasta 15 días después de la fecha de salida del barco del puerto, 2 copias de manifiesto de carga perfectamente legibles, sin omisión de ningún dato - nombre de los propietarios de la embarcación, nombre del fletador (si fletadas), nombre de la embarcación, nacionalidad, bandera transportadora (si fletada), fecha de salida de puerto brasilero, peso en

---

kilos, fletes, etc., y con las correcciones resultantes de los aumentos y disminuciones de la carga, específicamente por conocimiento de embarque (peso en kilos, fletes, etc.).

4) En la salida de cabotaje marítimo: en cada puerto de embarque, hasta 15 días después de la fecha de salida del barco, 2 copias del manifiesto de carga, perfectamente legibles, sin omisión de ningún dato requerido en el modelo patrón y con las correcciones resultantes de los aumentos y disminuciones de la carga, específicamente para cada conocimiento de embarque (peso en kilos, fletes, etc.).

a) Es obligatorio, en el transporte de cabotaje marítimo el uso del manifiesto patrón, conforme a modelo aprobado ya en vigor, con la aclaración obligatoria del nombre del propietario de la embarcación y también del fletador cuando fuere el caso.

b) En caso de liberación de flete, según la legislación vigente, deberá acompañarse al manifiesto de carga una relación, por conocimiento, de los fletes FRECAB y de las tasas adicionales, conforme al modelo aprobado.

c) En los manifiestos de carga de cabotaje marítimo deben ser juntados y totalizados separadamente por las diversas clases de fletes en vigor, según las mercaderías a ser transportadas para cada puerto de destino, aunque se trate de flete liberado.

d) Deberán constar obligatoriamente en los manifiestos de carga destinados a la SUNAMAM, el cubaje de la mercadería especificada en la clase X, aunque la misma no haya servido de base para el cálculo del cobre del flete.

e) Las diferencias resultantes de aumentos reglamentarios de fletes o tasas, así como motivadas por errores de cálculo, deben ser especificadas por conocimiento de embarque, al final de cada manifiesto. En caso de que los manifiestos hayan sido totalizados, la especificación mencionada debe ser efectuada en hojas suplementarias anexas al manifiesto correspondiente.

f) Considerase también como cabotaje marítimo, para los efectos de la presente Resolución, los viajes que se inicien o terminen en los puertos nacionales, fluviales o lacustres, siempre que tengan una parte de trayecto marítimo. Inclúyense así en estos casos las cargas transportadas en los trayectos no marítimos.

5) En las salidas de cabotaje fluvial y lacustre: en cada puerto de embarque, hasta 15 días después de la fecha de salida del barco del puerto, 2 copias del manifiesto de carga perfectamente legibles, sin ninguna omisión de datos - nombre del propietario, nombre del fletador de la embarcación (si fletadas), nombre de la embarcación, fecha de salida, especie de mercaderías, (peso en kilos, fletes, etc.) y con las correcciones resultantes de aumentos o disminuciones de la carga, específicamente por conocimiento de embarque (especie de mercadería, peso en kilos, flete, etc.).



---

6) En el transporte de pasajeros entre puertos nacionales, marítimos, fluviales y lacustres: en cada puerto de embarque, hasta 15 días después de la fecha de salida de la embarcación (nacional o extranjera), 2 copias de la lista de movimiento de pasajeros con todos sus elementos adjuntos.

Artículo 2º - En el caso de embarque o desembarque de cargas o pasajeros en puertos donde no existan delegación, sub-delegación o agencia de la SUNAMAM, la respectiva documentación debe ser remitida a la delegación, sub-delegación o agencia a que el puerto en cuestión esté subordinado. En los casos de puertos subordinados directamente a la sede central, la remesa debe efectuarse a ésta.

Artículo 3º - Los armadores nacionales y extranjeros o sus agentes, y a falta de éstos, los comandantes de los barcos, deben hacer constar obligatoriamente en los manifiestos de carga, cuando no hubiere cobranza de la mercadería transportada, el valor del flete que sería debido, según las tarifas en vigor para cada caso.

Parágrafo único. Considerando que tales elementos sirven exclusivamente como información estadística, deben constar al final de cada manifiesto de carga, la relación de los conocimientos alcanzados por el presente artículo, así como el motivo que determinó la no cobranza de fletes.

Artículo 4º - Los armadores nacionales y extranjeros o sus agentes, y a falta de éstos, los comandantes de las embarcaciones deben hacer declaración fechada y firmada, en la última hoja de los manifiestos de carga, destinados a la SUNAMAM (sede central, delegación, sub-delegación o agencia), en que consten los totales de los tonelajes operados y de los respectivos fletes en cruzeiros nuevos. Tratándose de ultramar, esa declaración debe ser hecha por procedencia o destino (importación o exportación), constando también el total de flete en dólares. En cualquier caso, deben indicar en la primera hoja de los mismos, la fecha de entrada y de salida de puerto nacional.

Artículo 5º - Deben también hacer constar en los manifiestos de carga destinados a la SUNAMAM, una nota explicativa sobre las mercaderías reembarcadas por motivo de tránsito, descarga por falsa declaración, alije o trasbordo, así como el nombre del primer transportador, el respectivo puerto de procedencia y la fecha de la operación.

Parágrafo único. Cuando el transporte entre los puertos nacionales fuere efectuado en régimen de cabotaje (marítimo, fluvial o lacustre), deben ser observadas las instrucciones contenidas en los ítems 4 y 5 del artículo 1º de la presente Resolución, agregándose también el nombre del primer transportador, el respectivo puerto de procedencia y la fecha de la operación.

Artículo 6º - Cuando la embarcación opere con remolques deben ser indicados en el respectivo manifiesto de carga los nombres de todas las unidades del convoy, inclusive el remolcador con los tonelajes brutos de registro correspondiente.

---

Artículo 7º - Las especificaciones de las mercaderías en los manifiestos de carga entregados a la SUNAMAM deben ser declarados en términos claros, precisos, no siendo permitido el uso escueto de vocabulario técnico, científico, regional o de marcas comerciales. Deben ser especificadas también las mercaderías transportadas en containers.

Artículo 8º - Los armadores nacionales y extranjeros o sus agentes, y a falta de éstos, los comandantes de los barcos, deben hacer constar obligatoriamente en los manifiestos de carga de y para el exterior del país, entregados a la SUNAMAM (sede central, delegación, sub-delegación y agencias):

1) La nacionalidad de la embarcación; cuando se trate de embarcación fletada, debe también constar la bandera de la nacionalidad del fletador.

2) Los nombres de las mercaderías, conforme a especificaciones contenidas en las licencias de importación y de exportación; esos nombres deben ser traducidos al idioma portugués, en caso de que los manifiestos hayan sido extendidos en idioma extranjero.

3) El peso bruto independientemente de la declaración por conveniencia u obligatoriedad del peso líquido.

4) Los valores de los fletes y tasas, discriminándolos por conocimientos de embarque.

5) El equivalente en dólares, por conocimiento de embarque, cuando los fletes y tasas fueren manifestados en otras monedas; en este caso, para los efectos de la conversión, debe ser considerada la tasa de compra vigente al día de la entrada o de salida del barco del puerto nacional de descarga o carga, conforme sea el caso.

6) Los valores de los fletes y tasas, por conocimientos, transcriptos en los manifiestos contables cuando fueren usados manifiestos duplicados de carga y de fletes (contables), para un mismo barco y operación.

Artículo 9º - Cuando el transporte efectuado por embarcación fletada o subfletada, deberán ser declarados obligatoriamente, en el respectivo manifiesto de carga, entregado a la SUNAMAM (sede central, delegación o agencias), además del nombre de la empresa propietaria, el nombre de la empresa fletadora y subfletadora.

Artículo 10º - Presentación del manifiesto de carga de la bandera brasilera, como tercera bandera: los armadores nacionales y sus agentes deben presentar a la SUNAMAM (sede central, delegación, sub-delegación o agencias) una copia de los manifiestos de carga movilizados entre puertos extranjeros por el barco bajo bandera brasilera (nacional o fletado).

1) Deben hacer constar obligatoriamente en esos manifiestos el nombre del barco, del armador y del fletador (si fuera el caso), la nacionalidad del barco, los puertos de procedencia y de destino, la especie de la mercadería transportada como el respectivo peso en kilos y valores correspondientes al flete y las tasas en dólares.

BR/6

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

---

2) Queda establecido un plazo de 15 días a contar de la fecha del término del viaje redondo, para la presentación de estos manifiestos a la SUNAMAM.

Artículo 11º - Teniendo en vista que se trata de elementos fundamentales para la política de desarrollo económico y de defensa nacional, son pasibles de multa de 1 500 NCr\$ a 15 000 NCr\$ el armador nacional o extranjero o sus agentes que violen cualquier dispositivo de la presente Resolución (artículo 13º; letra a) del decreto-ley 3100, del 7 de marzo de 1941, actualizado por el inciso a) del decreto 56803 del 27 de agosto de 1965).

Artículo 12º - La presente Resolución entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de La Unión, quedando derogadas todas las disposiciones contenidas en las siguientes Resoluciones: 1903, 2265, 2528, 2860, 2964, 3010, 3041, 3141, 3519 y 3573.

Carlos Cordeiro de Melho.

BR/7

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

---

B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO

Aviso de llegada

Con 24 horas de antelación debe avisarse la llegada de la nave a la Capitanía del Puerto, Policía Federal Marítima y Aérea y a Sanidad Marítima. También debe informarse con la misma anticipación a la Cooperativa de Prácticos de Bahía (Estación Radiotelegráfica VHF, canales 12 y 18) directamente o a través de la agencia. (La Cooperativa de Prácticos es una institución privada, fiscalizada por la Capitanía del Puerto.)

Información sobre la carga para el puerto

La agencia deberá recibir por vía aérea, por lo menos con 24 horas de anticipación al arribo de la nave, los siguientes documentos con el destino que se indica:

<u>Documentos</u>	<u>Aut.Port.</u>	<u>Aduana</u>	<u>Agencia</u>	<u>Total</u>
Manifiesto de carga	1	1	2	4
Manifiesto de carga peligrosa	1	1	2	4
Conocimientos de embarque fletados		1	2	3
Plan de estiba	1		1	2

Es obligatorio traducir al portugués, en un formulario especial (Cópia de tradução de manifesto de carga), los manifiestos que no estén redactados en ese idioma.

Solicitud de servicios portuarios

Con 24 horas de antelación, como mínimo, debe presentarse a la Empresa de Portos do Brasil, S.A. (PORTOBRAS) la solicitud de atraque, para la prestación de los servicios portuarios.

Requisitos adicionales

Todo contacto con la autoridad relacionado con la recepción de naves, debe hacerse por un corredor de naves. La parte relacionada con operaciones de carga la hace el agente portuario. Ambas funciones pueden ser combinadas.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

BR/8

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

---

C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE

Comisión de recepción

El buque es recibido por representantes de las siguientes autoridades, cuando proviene del exterior:

Aduana	2
Policía Internacional	2
Sanidad Marítima	2

Si el buque proviene de otro puerto brasileño, no interviene en la recepción la Sanidad Marítima, excepto en el puerto de Itaqui donde la visita médica es siempre obligatoria.

Cuando la nave provenga de un país en que exista oficialmente malaria o fiebre amarilla, deberá anclar en la rada para esperar la visita de Sanidad Marítima; sin embargo, se puede solicitar por radio la libre plática y si es concedida, la visita se efectúa cuando el buque está atracado.

Documentación exigida

Aun cuando Brasil no ha adoptado la Resolución 254 (IX) de la ALALC, acepta los formularios ALALC/OEA, debiendo presentarse los siguientes a la recepción de la nave:

BR/9

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

Clase de documentos	Número y destino de los documentos					
	Cap. Pto. a/	Aduana	Policia Marít.	Sanid. Marít.	Agencia	Total
<u>Formularios básicos</u>						
1. Declaración general <u>b/</u>	1	1	1		1	4
2. Manifiesto de carga <u>c/</u>		1			1	2
3. Rol de tripulación	1	3	3	1	2 <u>d/</u>	10
4. Lista de pasajeros	1	3	3	2	2 <u>d/</u>	11
5. Lista de rancho		3 <u>e/</u>	1 <u>f/</u>		1	5
6. Decl. efectos tripulación		3				3
7. Declaración marít. Sanidad				1 <u>g/</u>		1
8. Guía de correo					1 <u>h/</u>	1
<u>Documentos adicionales</u>						
9. Libre plática del último puerto brasileño				1		1
10. Declaración de entrada	1					1
11. Acta de visita aduanera		1				1
12. Manifiesto negativo		1			1	2
13. Lista negativa de pasajeros	1	1	2	1	2 <u>d/</u>	8
14. Lista de pasajeros en tránsito	1		1	1		3
15. Conocimientos de embarque		1			1	2
16. Declaración de carga en cubierta	1					1
17. Declaración en lastre	1					1

a/ Estos documentos se entregan a la Capitanía del Puerto, la que anota su contenido y los devuelve sellados para los fines del zarpe.

b/ Además de la declaración de entrada especial para la Capitanía del Puerto y del acta de visita para la Aduana.

c/ En el manifiesto debe figurar el número y contenido de los contenedores y asimismo los contenedores vacíos.

d/ 1 copia para la puerta de salida del Recinto portuario.

e/ En caso que el próximo puerto de escala sea brasileño, debe presentarse una copia adicional, la que es sellada por la Aduana.

f/ Si los narcóticos no figuran en la lista de rancho, deberá presentarse a la Policía Marítima una lista de medicamentos (drogas).

g/ Sólo en el primer puerto brasileño de escala. Existe un formulario especial en portugués, pero es aceptado el formulario ALALC/OEA 7.

h/ Para ser entregada a la Administración de Correos.

BR/10

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

---

Otros requisitos

Se encuentra vigente - aunque no siempre se exige - la tarjeta de permiso para bajar a tierra. La agencia entrega las tarjetas en blanco, las que se llenan a bordo y se les coloca la respectiva fotografía del tripulante o pasajero, debiendo presentarse dentro de 48 horas a la Policía Marítima, pero mientras tanto los interesados pueden bajar a tierra. Las tarjetas deben ser devueltas a la Policía antes del zarpe de la nave.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

BR/11

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

---

D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE

Documentación al zarpe

Por lo menos, con 24 horas de anticipación al zarpe, para evitar posibles demoras, se tramita la documentación siguiente:

- Aduana: Original del comprobante de pago de la tasa de faros y balizas, para obtener el permiso de zarpe.
- Capitanía del Puerto: Copia del comprobante de pago de la tasa de faros y balizas;  
Rol de tripulación, si ha habido cambios en la dotación;  
Lista de pasajeros embarcados;  
Se obtiene el pase de salida.
- Policía Marítima: Lista de pasajeros embarcados o negativa;  
Rol de tripulación, si ha habido cambios en la dotación.
- Correos: Se obtiene un certificado de entrega de correo o negativo.

En caso de que el próximo puerto de escala sea brasileño, las autoridades locales controlan el pase de salida de las cuatro entidades mencionadas; en cambio, si el buque zarpa a un puerto extranjero es suficiente el pase de salida de la Capitanía del Puerto.

Otras disposiciones

La agencia tiene la obligación de entregar, dentro de los siete días siguientes al zarpe de la nave, una copia del manifiesto de carga embarcada y un ejemplar de cada conocimiento de embarque extendido, a las siguientes entidades: Aduanas, PORTOBRAS y SUNAMAM.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979.



---

E. INTERVENCION CONSULAR

Documentación consular

La exigencia del despacho de las naves mercantes, nacionales o extranjeras, que demanden los puertos brasileños, por parte de las autoridades consulares del Brasil en el exterior, fue suprimida por decreto 60177 de 2 de febrero de 1967.

Sin embargo, se mantiene para los buques brasileños la exigencia de la visa consular del Diario de Navegación y de la expedición del pase de salida.

Aranceles consulares

Por decreto-ley 1570 de 9 de agosto de 1977, Brasil suprimió el cobro de emolumentos consulares sobre los manifiestos de carga y conocimientos de embarque, así como sobre cualquier otro documento referente al transporte internacional de personas o mercaderías.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979.

PY/1

PARAGUAY

TODOS LOS PUERTOS

---

A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES

Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC

Paraguay no ha dictado aún ninguna disposición destinada a poner en vigor la Resolución 254 (IX) de la ALALC. El interés del Gobierno en la materia se ha evidenciado al encomendar al Consultor ad-hoc en Transporte de la ALALC la preparación de un informe sobre Simplificación de la documentación naviera. Dicho informe, que recomienda la adopción de la Resolución 254 (IX) de la ALALC fue sometido a estudio de una comisión especial creada por el Consejo Nacional de Comercio Exterior del Paraguay.<sup>1/</sup>

Legislación vigente sobre documentación exigible a los porteadores  
Ley 928 de 7 de septiembre de 1927, Reglamento de Capitanías

...

"Art.7. En el acto de la visita, el Capitán o patrón entregará a la autoridad fluvial el rol de tripulación o copia del mismo, si el buque fuese extranjero; lista nominal de los pasajeros que conduzca con especificación de nacionalidad, sexo, procedencia y destino y el nombre del práctico que lo pilotea; y dará cuenta de las novedades que hubiesen ocurrido durante la navegación. Esta disposición se hace extensiva para la salida en lo que se refiere a la lista de pasajeros, debiendo ser ésta en cuatro ejemplares."

"Art.8. En el rol deberá consignarse tonelaje de registro, puerto de salida y de destino, nombre del buque, capitán, oficiales y gente de la tripulación con su número de libreta de navegación, nacionalidad, empleo y sueldo de cada uno."<sup>2/</sup>

---

<sup>1/</sup> Boletín FAL, CEPAL, N° 16, mayo de 1978.

<sup>2/</sup> Aun cuando se encuentra vigente, no se aplica en la práctica la exigencia de incluir en el rol de tripulación el número de la libreta y el sueldo del personal.

PY/2

PARAGUAY

TODOS LOS PUERTOS

---

"Art.9. El Capitán o patrón del buque, a la salida o arribo a puerto, deberá entregar a la Prefectura, en formulario escrito, la declaración de entrada o salida, en la que se consignará:

- a) nombre del capitán o patrón del buque;
- b) matrícula y tonelaje de porte;
- c) fecha y hora de salida y de llegada;
- d) número de tripulantes, incluso el capitán;
- e) número de pasajeros de la. y 2a. conducidos y a conducir al interior o al exterior;
- f) tonelaje de carga de removido que conduzca;
- g) tonelaje de carga de exportación o de importación y el calado del buque.

Esta declaración será firmada por el capitán o patrón conjuntamente con el ayudante de Puerto de servicio u oficial de la Prefectura que haya dado entrada o salida al buque."

Decreto-ley 18.199 de 24 de febrero de 1947, aprobado por Ley N° 9 de 22 de julio de 1948, Código Aduanero

El artículo 35 determina que "son documentos esenciales de la carga: los manifiestos generales, los conocimientos y las facturas consulares".

Los artículos 36, 37 y 38 se refieren a la legalización de los manifiestos, a su remisión y a la multa por falta de manifiestos.

El artículo 39, Forma del manifiesto, indica las informaciones que debe contener este documento.

El artículo 40 expresa que podrán ser exceptuados de todas o algunas de las formalidades exigidas en el artículo anterior, algunas mercancías que indica y los artículos de primera necesidad o fáciles de perecer que determine el Poder Ejecutivo.

El artículo 41 dispone que los conocimientos de la carga serán legalizados en la forma que determine la legislación vigente.

El artículo 42 prescribe que "es necesario presentar a la autoridad aduanera el ejemplar original o negociable del conocimiento redactado en castellano y escrito por procedimiento indeleble".

PY/3

PARAGUAY

TODOS LOS PUERTOS

---

El artículo 43 establece que la factura consular es el documento específico de la carga, debe ser legalizada en la misma forma que el manifiesto general y contener las especificaciones de éste, además de las que dicho artículo señala detalladamente.

El artículo 44 preceptúa que deberá presentarse, como parte integrante de la factura consular, un ejemplar original de cada una de las facturas comerciales correspondientes a las mercaderías a embarcar.

El artículo 45 señala que "los reglamentos determinarán los casos en que no se exigirán facturas consulares o comerciales o en que, por la naturaleza de los envíos, pueda prescindirse de algunos requisitos".

El artículo 46 especifica que es obligación del capitán o el agente del buque entregar a la autoridad aduanera los manifiestos y documentos exigidos por la ley y los reglamentos, y que el incumplimiento de esa obligación será sancionado con la misma multa que la falta de manifiestos, conocimientos o del Libro de navegación.

El artículo 47 se refiere a la consignación en el manifiesto de la fecha y hora de recibo de éste, debiendo firmar dicha anotación el capitán o agente del buque.

El artículo 48 dispone que los errores y omisiones en el manifiesto pueden salvarse dentro de los tres días hábiles a contar desde la presentación del manifiesto.

El artículo 49 ordena que el capitán debe presentar, dentro del mismo plazo de tres días hábiles, una relación detallada de las provisiones de boca y de todo bulto o pacotilla que conduzca la marinería, de los pasajeros y las encomiendas o muestras que no estén incluidas en el manifiesto de carga.

El artículo 50 define lo que se considera como provisiones (rancho).

Ley 476 de 15 de octubre de 1957, Código de Navegación Fluvial y Marítima

El título Tercero, de las documentaciones relativas a las embarcaciones, reglamenta la materia, de acuerdo con la clasificación por categorías que hace el artículo 23:

PY/4  
 PARAGUAY  
 TODOS LOS PUERTOS

- A - embarcaciones cuyos itinerarios sean hasta de ocho horas;  
 B - embarcaciones cuyos itinerarios sean mayores de ocho horas;  
 C - embarcaciones que efectúan servicios al exterior; y  
 D - embarcaciones que efectúan tráfico fronterizo.

Según los artículos 24 al 27, se exige la siguiente documentación:

<u>Documentos</u>	<u>Cat.A</u>	<u>Cat.B</u>	<u>Cat.C</u>	<u>Cat.D</u>
Rol y Libro de rol	x	x	x	x
Certificado de navegabilidad	x	x	x	x
Certificado de seguridad de máquinas	x	x	x	x
Libreta de registro de trabajo		x	x	
Diario de navegación		x	x	
Libro de guardia de máquinas		x	x	
Libro de cargamento o sobordo		x	x	
Manifiesto de carga		x	x	
Patente de sanidad			x	
Lista de rancho			x	
Libro de cuenta y razón o caja			x	
Cualquier otra documentación exigida por las autoridades de los puertos de destino o que estuviera prevista por las reglamentaciones internacionales			x	x

El artículo 28 determina que los libros de: Rol, Diario de Navegación, Guardia de Máquina, de Cargamento o Sobordo y de Razón o Caja serán foliados y rubricados por la autoridad competente. 3/

El artículo 30 dispone que el Libro de Rol de Tripulación deberá estar firmado por el armador o su agente, o por el Capitán o patrón, y especifica los datos que se contendrán en él. 4/

3/ A pesar de mantenerse aún legalmente en vigor, han caído en desuso algunas de estas disposiciones, como la exigencia de llevar a bordo el Libro de Rol de Tripulación, con los mismos datos del formulario empleado a nivel mundial, o el Libro de Cargamento o Sobordo, que repetiría las informaciones del manifiesto de carga y requeriría una labor extraordinaria difícil de realizar oportunamente a bordo de un buque moderno que transporta infinidad de artículos y que tarda escasos días entre puerto y puerto.

4/ Ibid.

PY/5

PARAGUAY

TODOS LOS PUERTOS

---

El artículo 31 establece que el Rol para las embarcaciones de la categoría A puede ser hecho en hoja volante, pero que para las demás se requiere el uso de libros, debiendo sacarse copia del rol, a los efectos de su legalización y presentación a las autoridades marítimas y consulares, según las exigencias de cada país. 5/

El artículo 32 indica que el contenido y la forma en que debe ser llevada la documentación de a bordo serán los determinados en las disposiciones del Código de Comercio y en las reglamentaciones que se dictaren.

---

5/ A pesar de mantenerse aún legalmente en vigor, han caído en desuso algunas de estas disposiciones, como la exigencia de llevar a bordo el Libro de Rol de Tripulación, con los mismos datos del formulario empleado a nivel mundial, o el Libro de Cargamento o Sobordo, que repetiría las informaciones del manifiesto de carga y requeriría una labor extraordinaria difícil de realizar oportunamente a bordo de un buque moderno que transporta infinidad de artículos y que tarda escasos días entre puerto y puerto.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

PY/6

PARAGUAY

TODOS LOS PUERTOS

---

B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO

Aviso de llegada

La llegada de la nave se anuncia con antelación de 24 horas, como mínimo, a la Autoridad Portuaria (Administración Nacional de Navegación y Puertos), a la Prefectura General de Puertos (Armada Nacional), a la Aduana, a Migración y a Sanidad Marítima.

Información sobre la carga para el puerto

La agencia deberá recibir con la debida antelación los siguientes documentos para entregar a las autoridades y confeccionar los índices de tarja: manifiestos de carga y plan de estiba. Es muy importante recibir con anticipación los manifiestos, aunque sea por telex, para evitar demoras en la atención de la nave.

Los manifiestos, acompañados de una solicitud por escrito que puede presentarse desde las 72 horas previas al arribo de la nave, se entregan a la Aduana, la que abre un registro aduanero y adjudica un número a la nave, para facilitar el trámite de las pólizas de importación.

Solicitud de servicios portuarios

Para poder obtener permiso de atraque y servicios portuarios, debe presentarse una solicitud a la ANNP en que se anuncia la hora de llegada de la nave (ETA: Expected Time of Arrival) y se entregan cinco juegos de manifiestos numerados con el número de registro aduanero y una copia del plan de estiba, junto con 10 libretines de tarja y una lista del contenido de los contenedores.

Sin la entrega de los manifiestos no se obtiene atraque y en consecuencia, no se puede manipular la carga.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

PY/7

PARAGUAY

TODOS LOS PUERTOS

C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE

Comisión de recepción

La nave es recibida por las siguientes autoridades:

Prefectura General de Puertos, entre 1 y 3 personas, por lo general, 2

Aduana 2

Migración 1

Médico de Sanidad Marítima 1

Veterinario del Ministerio de  
Agricultura 1 1/

Documentación exigida

A la recepción de la nave, debe presentar los siguientes documentos, ya sean en los formularios modelo establecidos por la Resolución 254 (IX) de la ALALC, o en otros similares:

Clase de documentos	<u>Número y destino de los documentos</u>					
	PGP.	Aduana	Migr.	Sanid. Mar.	Vete- rin.1/	Agencia Total
<u>Formularios básicos</u>						
1. Declaración general <u>a/</u>	1				1	2
2. Manifiesto de carga	<u>lb/</u>	<u>lb/</u>		1	1	4
3. Rol de tripulación	<u>lb/</u>	<u>lb/</u>	1		1	4
4. Lista de pasajeros	1	1	1		1	4
5. Lista de rancho		1		1	2	4
6. Decl. efectos de tripulación		1			1	2
7. Declaración marít. Sanidad				1		1
8. Guía de correos					<u>lc/</u>	1
<u>Documentos adicionales</u>						
9. Manifiesto en lastre	1	<u>lb/</u>			1	3
10. Conocimientos de embarque	1	<u>lb/</u>			1	3

1/ Disposición transitoria del Ministerio de Agricultura, de noviembre de 1978.

a/ Si la nave tiene formularios, se usa el form. ALALC/OEA 1; si no, las agencias utilizan un formulario propio, que contiene la información 1 al 10 y 11 A de la declaración general.

b/ Visado por el Consulado del Paraguay.

c/ Destinada a la Administración de Correos.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979



PY/8

PARAGUAY

TODOS LOS PUERTOS

---

D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE

Documentación al zarpe

Se presenta una solicitud de salida a la Aduana, acompañada del manifiesto de carga de exportación y del permiso provisorio de exportación, trámite que no puede iniciarse sino después de concluir el cargamento de la nave.

Después de informada la solicitud por la División Registro y por la División Caja, la Administración General de Aduanas autoriza se expida el pasavante de salida.

Por Resolución N° 1 de 14 de enero de 1972, de la Dirección General de Aduanas, se autoriza el despacho provisorio de la nave cuando el exportador afianza a satisfacción de la Aduana el pago de los tributos y tasas, pero el pasavante de salida sólo puede gestionarse después de embarcado el total de la mercadería y de emitidos los informes de los funcionarios aduaneros en los respectivos despachos. Se producen así atrasos en el zarpe, sobre todo si la faena termina después del horario ordinario de atención de la Aduana y especialmente en víspera de día festivo.

Una vez obtenido de la Aduana el pasavante de salida, éste se adjunta al rol de tripulación y ambos se presentan a la Prefectura General de Puertos, quien autoriza el zarpe y designa los prácticos del Sud, que deben pilotear el buque en el tramo Asunción/Confluencia.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

PY/9

PARAGUAY

INTERVENCION CONSULAR

---

E. INTERVENCION CONSULAR

Documentación consular

En los puertos extranjeros de embarque, la agencia debe presentar al Consulado del Paraguay un original y dos copias del manifiesto de carga y tres ejemplares del rol de tripulación. El Consul devuelve el original y una copia de cada uno de estos documentos, que la agencia envía por correo, si el tiempo lo permite, o entrega al mismo buque.

Aranceles consulares

El Arancel Consular del Paraguay fue fijado por decreto-ley N° 46, de 11 de febrero de 1972 y establece los siguientes derechos arancelarios:

1. Cada visación del original del manifiesto de carga de un buque, en el puerto de salida US\$ 0.30 por TRB del buque
2. Cada visación del original del manifiesto de carga de un buque, en un puerto de escala US\$ 0.20 por TRB del buque
3. La visación de cada uno de los demás ejemplares reglamentarios de los manifiestos de carga US\$ 5.00
4. Cada visación de documentos de rectificación de errores u omisiones en los documentos previstos en los párrafos 1, 2 y 3 US\$ 20.00
6. Cada visación de manifiesto en lastre de un buque US\$ 0.02 por TRB del buque
7. La visación de cada uno de los demás ejemplares reglamentarios de los manifiestos en lastre US\$ 1.50
8. Cada visación de documentos de rectificación de errores u omisiones, en los documentos previstos en los párrafos 5, 6 y 7 US\$ 10.00
9. Cada visación del manifiesto de encomienda de un buque US\$ 5.00
10. Cada certificación expedida por un Consulado, asentando la declaración del capitán de que el buque no tomará carga en puerto paraguayo US\$ 10.00
11. Cada visación de un certificado de sanidad de un buque, por cada viaje US\$ 0.20 por TRB del buque

PY/10

PARAGUAY

INTERVENCION CONSULAR

- 
- |     |   |                             |
|-----|---|-----------------------------|
| 13. | Cada visación de rol o lista de tripulantes de un buque   | US\$ 0.05 por TRB del buque |
| 44. | Cada visación de una factura consular en 4 ejemplares reglamentarios (con ciertas exenciones)   | 5% del valor total          |
| 45. | Cada visación de copias de la factura consular, después de haberse visado los 4 ejemplares  | US\$ 5.00                   |
| 46. | Por cada rectificación o complementación de una factura consular se percibirá, aparte del gravamen que pueda corresponder al mayor valor                | US\$ 20.00                  |
| 47. | Cada visación de una factura comercial en 4 ejemplares  | US\$ 10.00                  |
| 48. | Cada visación de copias adicionales de facturas comerciales, por cada ejemplar o copia  | US\$ 2.50                   |
| 49. | Cada legalización de firmas en facturas comerciales, en 4 ejemplares  | US\$ 10.00                  |
| 50. | Cada visación del ejemplar original o negociable de un conocimiento correspondiente a embarques marítimos, fluviales, ferroviarios, terrestres o aéreos | US\$ 10.00                  |
| 51. | Cada visación de las copias de los conocimientos a que se refiere el párrafo anterior, por cada ejemplar  | US\$ 2.50                   |
| 52. | Cada visación de documentos de rectificación de errores u omisiones en los documentos previstos en los párrafos precedentes                             | US\$ 20.00                  |

Decreto N° 27.560, de 7 de agosto de 1972, por el cual se reglamenta el decreto-ley N° 46 de Arancel Consular de 11 de febrero de 1972

"Art. 1°. Los documentos básicos (conocimientos, factura consular, factura comercial y manifiesto general de carga) estarán visados por la Oficina Consular del país de origen o lugar de adquisición de las mercancías.

En caso de no existir Oficina Consular en el país o lugar de adquisición de las mercaderías, la visación pertinente se efectuará en la Oficina Consular más próxima al lugar de compra o de embarque de las mercancías.

PY/11

PARAGUAY

INTERVENCION CONSULAR

---

"Art. 9°. Ninguna Oficina Consular con sede en puertos de tránsito (Montevideo, Paranaguá, Buenos Aires, Rosario y otros), podrá visar la documentación de embarques o transbordos de mercaderías provenientes de ultramar. Dichas documentaciones obligatoriamente deberán ser visadas de conformidad a lo dispuesto en el Art. 1° del presente decreto.

"Art. 10°. Las Oficinas Consulares remitirán por vía aérea, directamente a la Dirección General de Aduanas o dependencias habilitadas, los siguientes documentos básicos y visados: un original del conocimiento y el original de la factura consular; una copia visada de la factura comercial y del manifiesto general de carga.

"Art. 11°. A los efectos del cumplimiento de lo establecido en el artículo anterior, las Oficinas Consulares percibirán, del remitente de tales documentos, el importe del franqueo aéreo certificado correspondiente, a fin de proceder a su inmediata remisión a la Dirección General de Aduanas o dependencias habilitadas."

Decreto N° 28.276, de 13 de setiembre de 1972, por el cual se introducen modificaciones en la forma de percepción del Arancel Consular

"Artículo 1°. La percepción de los gravámenes previstos en los párrafos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 40, 41, 47, 50 y 54 del Decreto Ley N° 46/72 de Arancel Consular será efectuada con acreditamiento a Rentas Consulares por la Dirección de Impuestos Internos, en el puerto paraguayo de destino, debiendo visar los Cónsules los citados documentos con el sello "A Reponer"."

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

UY/1  
URUGUAY  
TODOS LOS PUERTOS

---

A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA  
LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES

Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC

Uruguay no ha dictado ninguna disposición destinada a poner en vigor la Resolución 254 (IX) de la ALALC o a adoptar una documentación básica uniforme para la recepción y despacho de naves.

En la práctica, se aceptan los formularios modelo ALALC/OEA o indistintamente, los documentos adoptados por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, excepto la declaración de carga que es reemplazada por el manifiesto de carga. Se utiliza el manifiesto de carga modelo ALALC/OEA/2 o el modelo de la Cámara Internacional de la Navegación Marítima (ICS), que es exactamente igual y que se emplea universalmente.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

UY/2

URUGUAY

TODOS LOS PUERTOS

---

B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO

Aviso de llegada

La llegada de la nave se debe avisar con 72 horas de anticipación a la Administración Nacional de Puertos (ANP), en un formulario especial de solicitud de atraque, presentado en original y cinco copias, a los cuales se acompaña un juego completo de manifiestos de carga.

Asimismo, se informa con suficiente antelación, en horas hábiles, a la Prefectura Marítima (Capitanía del Puerto), Aduanas, Migración, Policía y Sanidad.

Solicitud de servicios portuarios

Como se ha dicho en el párrafo anterior, se presenta la solicitud de atraque a la ANP, que sirve de aviso de llegada.

Cada día, a la diez horas, la ANP destina los atraques de naves para las próximas 24 horas.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

UY/3

URUGUAY

TODOS LOS PUERTOS

C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE

Comisión de recepción

La nave es recibida por los siguientes representantes de las autoridades: Prefectura Marítima (Capitanía del Puerto), 3; Aduana, 2; Dirección Nacional de Migración, 1; Policía, 2; Sanidad, 1 médico y 2 ayudantes.

Acta de visita

El Inspector de la Dirección Nacional de Migración levanta un acta de visita de entrada, firmada por él, por el Capitán de la nave y el Representante de la agencia. En dicho documento se deja constancia de haberse recibido la documentación reglamentaria y de la clasificación de los pasajeros ingresados (uruguayos, residentes legales en Uruguay, temporarios, diplomáticos y permanentes).

Documentación exigida

A la recepción de la nave debe presentar los siguientes documentos, ya sea en los formularios modelos establecidos por la Resolución 254 (IX) de la ALALC o en otros similares:

Clase de documentos

Número y destino de los documentos

	<u>Prefec.</u>	<u>Aduana</u>	<u>Migr.</u>	<u>Pol.</u>	<u>San.</u>	<u>Agencia</u>	<u>Total</u>
<u>Formularios básicos</u>							
1. Declaración general	1					1	2
2. Manifiesto de carga	1	<u>1a/</u>				1	3
3. Rol de tripulación	<u>3a/</u>		1	1	1	<u>1a/</u>	7
4. Lista de pasajeros	<u>1a/</u>		1	1	1	<u>1a/</u>	5
5. Lista de rancho		2				1	3
6. Decl. efectos tripul.		2					2
7. Decl. marítima Sanidad					1		1
8. Guía de correo						<u>1b/</u>	1

UY/4

URUGUAY

TODOS LOS PUERTOS

---

	<u>Prefec.</u>	<u>Aduana</u>	<u>Migr.</u>	<u>Pol.</u>	<u>San.</u>	<u>Agencia</u>	<u>Total</u>
<u>Documentos adicionales</u>							
9. Manifiestos consulares <u>c/</u>						<u>1a/</u>	4
10. Conocimientos embarque <u>c/</u>						<u>3a/</u>	6
11. Declaración en lastre <u>c/</u>						<u>1a/</u>	2
12. Factura comercial <u>c/</u>						<u>1a/</u>	4
13. Lista negat. de pasajeros	<u>1a/</u>		1	1	1	<u>1a/</u>	5
14. Lista pasaj. en tránsito	1		1	1	1	1	5
15. Decl. whisky y cigarrillos			2				2
16. Lista de inflamables	1						1
17. Lista de vacunos					1		1

---

a/ Visados por el Consulado de Uruguay.

b/ Para la Administración de Correos.

c/ El Consulado devuelve un sobre al Administrador de Aduanas, otro a la Administración Nacional de Puertos (con copia de los manifiestos y conocimientos de embarque) y otro a la agencia, con los documentos visados que corresponde.

Otros requisitos

La agencia deberá proporcionar a la ANP los libretines de carga (libretas de tarja), uno de cada puerto.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979



UY/5

URUGUAY

TODOS LOS PUERTOS

---

D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE

Documentación al zarpe

Con 24 horas de anticipación se avisa la hora de salida de la nave a la Prefectura Marítima y a Migración. Los representantes de estas instituciones recogen un rol de tripulación cada uno y verifican los cambios. Si el buque conduce pasajeros, el Inspector de la Dirección Nacional de Migración levanta un acta de visita de salida, similar a la que se elabora a la entrada de la nave.

La Prefectura Marítima otorga el zarpe en el acto.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

---

E. INTERVENCION CONSULAR

Disposiciones básicas

La intervención consular en los actos de comercio y de transporte del Uruguay se rige por la Ley 11 924 de 27 de marzo de 1953 sobre Arancel Consular, la Ley 14 189 de 30 de abril de 1974, el decreto del Poder Ejecutivo 123/975 de 7 de febrero de 1975 que reglamenta las disposiciones sobre liquidación y percepción de la tasa que se cobra por operaciones de importación de bienes y los decretos 168/975 de 4 de marzo de 1975, 278/975 de 9 de abril de 1975 y 132 de 8 de marzo de 1977 sobre tasas consulares.

Documentación consular

En los puertos extranjeros en que se embarque carga con destino al Uruguay se debe presentar al Consulado la siguiente documentación de la nave:

- a) Manifiesto de carga, en original y 3 copias
- b) Rol de tripulación, en original y 1 copia
- c) Lista de pasajeros (o negativa), en original y 1 copia
- d) Conocimientos de embarque, en original y 3 copias
- e) Factura comercial, en original y 3 copias
- f) En caso que el buque zarpe en lastre, declaración de lastre y 1 copia

Una copia de cada documento queda en el archivo del Consulado, y se devuelven, debidamente visados, los siguientes:

1 manifiesto original, 1 ejemplar de cada conocimiento de embarque y 1 copia de la factura comercial, en un sobre dirigido al Administrador de Aduanas del puerto de destino;

1 copia del manifiesto y copia de los conocimientos de embarque, en un sobre dirigido a la Administración Nacional de Puertos; y

1 copia del manifiesto, el original y 2 copias de los conocimientos de embarque, el original de la factura comercial, del rol de tripulación y de la lista de pasajeros (o negativa).

Aranceles consulares

Los derechos consulares se expresan en pesos consulares uruguayos, cuyo valor fluctúa pero es siempre superior al dólar americano. A la fecha de esta información era de US\$ 2.10 por \$ 1 Consular:

UY/7

URUGUAY

INTERVENCION CONSULAR

---

Los aranceles son los siguientes:

- a) Manifiesto de carga: \$ 6. Consulares más \$ 0.02 por cada tonelada de registro neto del buque hasta 1 000 TRN y \$ 0.01 por cada tonelada de exceso hasta 5 000 TRN en el puerto de salida; en los puertos de escala, el derecho adicional es de \$ 0.01 por cada TRN hasta 2 000 toneladas;
- b) Rol de tripulación, \$ 6.00 Consulares;
- c) Lista de pasajeros, \$ 5.00 Consulares; negativa, \$ 4.00 Consulares;
- d) Conocimientos de embarque, \$ 3.00 Consulares;
- e) Factura comercial, \$ 3.00 Consulares;
- f) Declaración de lastre, \$ 11.00 Consulares por cada nave de menos de 1 000 TRN; \$ 12.00 Consulares por las naves de más de 1 000 TRN.

Los aranceles se pagan en el Consulado, excepto los correspondientes a los conocimientos de embarque y las facturas comerciales, los cuales se abonan en el Banco de la República Oriental del Uruguay al presentar la solicitud de despacho de importación respectiva.

Si no existiere consulado en el puerto de embarque, los derechos consulares se abonan en las respectivas oficinas consulares nacionales dentro del quinto día de su llegada a puertos de la República.

La omisión de visar la documentación en el puerto de embarque en que exista Consulado del Uruguay se sanciona con una multa de 100% de los derechos.

Fecha de esta información:  
diciembre de 1979

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 6° - 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 7°

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 parágrafo, 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 parágrafo, 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° - 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 a adoptar 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

## 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, TRIPULACION 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

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 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 garantice 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

Quando 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 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 ó 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

BIBLIOTECA NACIONAL DE LAS AMÉRICAS

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 Arabe 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.