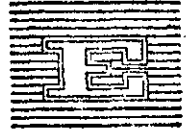


NACIONES UNIDAS



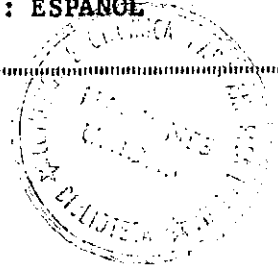
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



LIMITADO
E/CN.12/CCE/SC.3/31
TAO/LAT/119
Junio de 1972

ORIGINAL: ESPAÑOL

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



SIMPLIFICACION Y UNIFORMIDAD DE LA DOCUMENTACION
PORTUARIA EN CENTROAMERICA

Documento preparado por el señor Carlos Manterola, Experto Regional de las Naciones Unidas en Tarifas y Operaciones Portuarias, asignado al Programa de Integración Económica Centroamericana.

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

INDICE

	<u>Página</u>
Presentación	1
1. Antecedentes	3
2. Análisis comparativo de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas	7
3. El Convenio de Mar del Plata	10
4. El Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento	11
5. Planificación de faenas	13
6. Cabotaje nacional y regional	14
7. Recomendaciones	15

Anexos

1 Resolución 1 (GTTM) Operación y Desarrollo Portuarios	33
2 Resolución 5 (GTTM) Documentación uniforme y simplificada requerida en las terminales portuarias	41
3 Elementos básicos de un sistema uniforme simplificado de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas	45
4 Proyecto de sistema uniforme y simplificado de los trámites, procedimientos y requisitos de documentación exigidos en las terminales portuarias centroamericanas	53
5 Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional - Convenio de Mar del Plata	99
6 Anexo al Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional - Convenio de Mar del Plata	107
7 Sugerencias sobre modificaciones al Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y sugerencias y comentarios sobre su Reglamento (RECAUCA)	137

INDICE DE CUADROS

<u>Cuadro</u>		<u>Página</u>
1	Centroamérica: Documentos que se exigen en las terminales portuarias para la recepción y el despacho de las naves	17
2	Guatemala: Sto. Tomás de Castilla. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	19
3	Guatemala: Barrios. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	20
4	Guatemala: Champerico. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	21
5	Guatemala: San José. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	22
6	El Salvador: Acajutla. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	23
7	El Salvador: La Libertad. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	24
8	Honduras: Puerto Cortés. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	25
9	Nicaragua: Corinto. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	26
10	Nicaragua: Puerto Cabezas. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	27
11	Costa Rica: Limón. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	28
12	Costa Rica: Puntarenas. Documentos que se exigen a las naves, por dependencia	29
13	Exigencias de documentación según CAUCA y RECAUCA y Convenio de Mar del Plata	30
14	Documentos solicitados por las autoridades portuarias para la planificación de faenas	31

PRESENTACION

Este trabajo se ha elaborado como una contribución al cumplimiento del programa de actividades de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias. Se hace en el mismo un examen de los documentos exigidos por las diversas autoridades y servicios que intervienen en las terminales portuarias en la recepción y el despacho de las naves, y se establece una comparación entre los mismos y los que se demandan a ese respecto en el Convenio de Mar del Plata, el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento. Se examinan después algunos aspectos de la planificación de las operaciones portuarias y del cabotaje nacional y regional y por último se presentan recomendaciones sobre el procedimiento por el que podría alcanzarse el objetivo de simplificar y uniformar la documentación que se exige actualmente en las terminales portuarias de Centroamérica.

Se basa el análisis que se presenta en una investigación directa verificada en las principales terminales de los países centroamericanos que operan bajo la administración de autoridades portuarias por el Experto Regional de las Naciones Unidas en Tarifas y Operaciones Portuarias, señor Carlos Manterola.

La información sólo pudo reunirse en el breve tiempo de que se dispuso gracias a la amplia colaboración proporcionada por los administradores y ejecutivos de los puertos que fueron visitados. El investigador contó asimismo con el apoyo técnico del Experto Regional de las Naciones Unidas en Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, señor Gonzalo Andrade, cuyas orientaciones y amplia experiencia facilitaron el alcance del objetivo propuesto.

1. Antecedentes

En distintas reuniones y conferencias latinoamericanas se ha insistido en la necesidad de simplificar los trámites y formalidades de documentación a que se ve sometido el comercio marítimo en muchos países.^{1/}

La tramitación a que actualmente debe ajustarse el transporte marítimo en Centroamérica dificulta el desarrollo fluido del tráfico de mercancías y pasajeros e incluso provoca desviaciones de este medio hacia otras formas de transporte, al mantener en vigencia prácticas que ya se encuentran en desuso en otros países, o exigirse requisitos distintos no sólo entre países diferentes sino incluso entre puertos de un mismo país. En estas circunstancias se basan las conferencias navieras, para implantar tarifas más elevadas, con el consiguiente perjuicio para la promoción del comercio exterior del área centroamericana.

En 1967 se creó el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, organismo dependiente del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, que en la primera reunión que celebró, (1967), y con base en el documento Problemas del transporte marítimo y del desarrollo portuario en el Istmo Centroamericano (E/CN.12/CCE/SC.3/21; TAO/LAT/75), aprobó su resolución 1 (GTTM), que en su literal c) --referente a la necesidad de subsanar las deficiencias sobre la falta de uniformidad y de simplificar la documentación, trámites, procedimientos y disposiciones legales en las terminales del área-- solicitó de la secretaria de la CEPAL "la elaboración de un proyecto de sistema uniforme de documentación sobre la base del Convenio para facilitar el transporte acuático internacional en el Hemisferio Occidental, adaptado a las condiciones de la región" (véase el anexo 1).

^{1/} Segunda Conferencia Portuaria Interamericana (29 de mayo al 7 de junio de 1963). Primera Conferencia Portuaria Interamericana Extraordinaria (resolución aprobada en la Sesión Plenaria del 19 de abril de 1966). Tercera Conferencia Portuaria Interamericana (resolución 2, 1968). Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC (resolución 16, 1961; resolución 27, 1963; resolución 76, 1965). Conferencia de las Altas Partes Contratantes de la ALALC (resolución 120, V, 1965; resolución 254, IX, 1969). Asociación Latinoamericana de Armadores (1963). Comité Técnico Permanente de Puertos (resolución 1, 1959; resolución 1, 1961).

En cumplimiento de dicho mandato en la segunda reunión del Grupo de Trabajo (1968) presentó la secretaría el documento Elementos básicos de un sistema uniforme y simplificado de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/7; TAO/LAT/90), y aprobó la resolución 5 (GTTM) en que recomendaba regularizar la aplicación uniforme de la documentación básica en las terminales portuarias (véanse los anexos 2 y 3).

En la misma resolución se recomendaba a la SIECA que, en colaboración con la CEPAL, realizara las gestiones necesarias para que las terminales portuarias no exigieran a las empresas navieras más requisitos para la recepción y el despacho de las naves señalados en los instrumentos internacionales y regionales sobre la materia, y en especial los especificados en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento (CAUCA y RECAUCA). Hasta la fecha no se ha llevado sin embargo a la práctica dicha recomendación. (Véanse los cuadros 1 y 13.)*

Por otra parte se señaló la conveniencia de que la SIECA convocara una reunión conjunta de las autoridades de aduanas portuarias y de cuantas entidades tienen intervención en las terminales marítimas para delimitar con toda claridad sus respectivas jurisdicciones. La reunión no se ha llevado a cabo todavía, aunque la delimitación de funciones entre autoridades aduaneras y portuarias se ha ido solucionando en los distintos países y terminales del área. Sólo quedan por resolver a ese respecto problemas de alcance menor en Guatemala y Costa Rica.

Por lo que respecta a la legislación uniforme marítima y portuaria, se planteó la necesidad de dejar concluido, a la brevedad posible, el trabajo de actualización de los proyectos de códigos uniformes marítimo y portuario, puesto que de su aplicación se obtendría un avance positivo para el logro de los objetivos que en este campo se persiguen.

Se recomendaba asimismo a las autoridades portuarias que aplicaran de inmediato las medidas de uniformidad y simplificación documentaria que sólo requiriesen decisión administrativa, puesto que el hecho habría de traducirse en un beneficio de costo para los navieros, importadores y exportadores, y además negociable a través del sistema de consulta. Estas dos últimas recomendaciones tampoco se han llevado a la práctica todavía.

* Véanse los cuadros al final del estudio.

Al constituirse la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, señaló entre las actividades a realizar dentro de su plan de trabajo,^{2/} la revisión de estos asuntos, siempre con el propósito de simplificar, uniformar y mejorar la documentación exigida a las naves en los puertos centroamericanos. En el acápite 5 de dicho plan se vuelve a contemplar la revisión de la legislación marítima y portuaria, incluyendo la de los proyectos de código marítimo y portuario, la adaptación del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y de su reglamento (RECAUCA), y la simplificación y uniformación de las exigencias documentarias. A este último respecto indica que "se preparará un sistema de documentación uniforme exigida en el tráfico marítimo, que tenga por base los acuerdos de la Convención de la Facilitación de Tráfico Marítimo Internacional y el Convenio de Mar del Plata".

La aprobación del plan de trabajo confirma lo dispuesto en la resolución 5 (GTTM) ya mencionada, por lo que parece conveniente proponer que en un primer intento se exploren las posibilidades de concertar un acuerdo regional referido únicamente a los requisitos exigibles a las naves atribuibles fundamentalmente al criterio de las propias autoridades portuarias y, en la gran mayoría de los casos no precisan de leyes nacionales ni de convenios regionales que tendrían que sujetarse en cada país a la consiguiente ratificación legislativa.

Si las autoridades que integran la Comisión Centroamericana logran después el acuerdo de las restantes entidades que intervienen en las operaciones del transporte marítimo, se podría llegar a concertar un convenio regional con objeto de rebajar los costos a que deben enfrentarse actualmente los barcos en las terminales --especialmente los de tiempo-- a base de aligerar la entrada y salida de las naves. Ello es de especial importancia sobre todo si se tiene presente que se están llevando a cabo en la región negociaciones y consultas entre las conferencias navieras y los usuarios del transporte marítimo, que tienden a obtener de aquellas tarifas de fletes marítimos más bajas de las que se encuentran en vigor a

^{2/} Véase el documento Plan de trabajo de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (SIECA/COCAAP-1/DT.4).

base de que tomen en cuenta no sólo esta disminución de sus costos sino la que se deriva de la mejora de muchas de las instalaciones de las terminales de América Latina.

Tal vez pueda considerarse actualmente ambiciosa la idea presentada en el documento Proyecto de sistema uniforme y simplificado de los trámites, procedimientos y requisitos de documentación exigidos en las terminales portuarias centroamericanas, en el que se recomienda incorporar a un solo acuerdo los requisitos sobre recepción y despacho de las naves de tráfico exterior; sobre entrada y salida de personas y de mercancías; sobre aspectos sanitarios; sobre tráfico de cabotaje centroamericano, y sobre otras actividades. (Véase el anexo 4.) Todos estos aspectos son parte del problema total, pero el enfoque conjunto tiene la desventaja de requerir una legislación amplia, la modificación consiguiente de leyes nacionales (como las de navegación) y de acuerdos regionales (como el CAUCA y su Reglamento), y, por supuesto, un largo proceso legislativo.

De ahí que, sin desconocer la importancia de ese esfuerzo, parezca más práctico recomendar aquí la adhesión a un acuerdo internacional, como el Convenio de Mar del Plata, y negociar con las conferencias la rebaja de sus tarifas a base de los menores costos que experimentarían los navieros en razón de las inversiones efectuadas en instalaciones físicas y de mejoras de tipo administrativo y operacional como la simplificación y uniformación de la tramitación documental que se exige en Centroamérica a las naves.

Cabría recordar, además, que la resolución 5 (GTTM) fue aprobada por el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario en septiembre de 1968, cuando todavía no se concretaba el acuerdo sobre facilitación del transporte acuático a nivel latinoamericano que se cristalizó en la resolución 2, de la Tercera Conferencia Portuaria Interamericana, en noviembre de aquel mismo año.

2. Análisis comparativo de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas

En la mayoría de los acuerdos internacionales se señala que los documentos exigibles a las naves en las terminales portuarias no deben pasar de ocho, ni el número de copias pasar de 25 en la recepción y de 9 en el despacho. Los requerimientos actuales de los puertos centroamericanos es en promedio de 12 documentos, y el número de copias excede en algunos casos de 78 para la recepción y de 21 para el despacho. Una visión general de la clase y del número de documentos que se exigen a las naves, tanto en la recepción como en el despacho, se presenta en forma comparativa en el cuadro 1, así como para cada uno de los principales puertos de Centroamérica: Santo Tomás de Castilla; Barrios; Champerico; San José; Acajutla; La Libertad; Puerto Cortés; Corinto; Puerto Cabezas; Limón y Puntarenas. (Véanse los cuadros 2 a 12.)

En la terminal Santo Tomás de Castilla, por ejemplo, se exigen 16 manifiestos de carga (7 para la autoridad portuaria; 7 para la aduana; 1 para la capitanía del puerto, y 1 para el delegado de cuarentena), exigencia que contradice lo dispuesto en el CAUCA y en el RECAUCA donde se establece que no se exigirán más de cinco manifiestos de carga. No se comprende bien que tales manifiestos se entreguen a la capitanía del puerto, ni la razón de que sanidad marítima exija listas de pasajeros y tripulantes. Los "tally-book" deberían ser exigidos sólo por la autoridad portuaria pero no por la aduana; la doble comprobación no se justifica por lo tanto y sólo retrasa las operaciones de embarque o de desembarque de las mercaderías. Como en Santo Tomás de Castilla, en Puerto Barrios se exigen documentos en exceso. La capitanía del puerto, además de manifiestos exige listas de rancho y declaración de equipaje de los pasajeros sin razón aparente. Sanidad Marítima exige asimismo listas de tripulantes y de rancho cuando el documento que en realidad necesita es la declaración marítima de sanidad.

En las restantes terminales analizadas también se exigen documentos que no se mencionan en las leyes y reglamentos vigentes en la región ni convenios o normas internacionales. Las capitanías de puerto, en algunas

/terminales

terminales, exigen manifiestos de carga, listas de rancho, declaraciones de efectos de los pasajeros, libretas de cheques y declaración marítima de sanidad.

La Sanidad Marítima de Santo Tomás de Castilla, Barrios, Champerico, San José, La Libertad, Puerto Cortés, Corinto, Puerto Cabezas y Puntarenas exige asimismo documentos que no son de su competencia, como memorándum de viaje; listas de pasajeros, de tripulantes, suministros y, en algunos casos, hasta libretas de cheques. Al delegado de cuarentena en los puertos de Champerico, San José, Acajutla, La Libertad, Cortés y Corinto se le deben entregar manifiestos, listas de pasajeros, de tripulantes, de rancho, etc.

En los puertos de Corinto, Limón y Puntarenas se solicitan por añadidura copias especiales de manifiestos para los agentes de aduanas y agencias navieras, y en Limón, copias adicionales de las listas de pasajeros, tripulantes, de rancho, etc., para las compañías estibadoras.

Se aprecia, por consiguiente, que determinados documentos se distribuyen a autoridades y servicios totalmente ajenos al servicio portuario, o a elementos que no tienen el carácter de autoridad en los puertos (como los agentes aduanales y navieros que, en todo caso, deberían encargarse de obtener por su cuenta los datos); por otra parte, no ha sido posible concretar la razón de que se exija un número de copias de determinados documentos mayor del necesario por lo que cabe atribuirlos a la fuerza de la costumbre. Es posible también que, en algunos casos, se considere más cómodo exigir ese número de copias a las naves (que después se distribuyen entre dependencias de algún organismo centralizado) que prepararlas en las oficinas del puerto; de un modo se ahorra ese trabajo pero en cambio se da motivo a que aumente el nivel de las tarifas que señalan los navieros a esos puertos.

Es evidente que la exigencia de un gran número de documentos, de muchas copias, en cada uno de los puertos de una determinada zona, obliga al naviero a dedicar personal especialmente a esos trabajos aparte de los elementos mecánicos y la papelería imprescindibles. Si se tiene

/presente

presente la tendencia actual a reducir las tripulaciones de las naves, se comprenden los problemas que crean los requisitos excesivos de los puertos tan sólo en este aspecto.

Como hasta ahora no se han establecido sistemas de negociación y de consulta eficientes con las conferencias navieras, éstas fijan unilateralmente las tarifas o recargos marítimos sin hacer mención de los costos reales de cada uno de los rubros a que se deben; en consecuencia son los mismos puertos centroamericanos, y desde luego los importadores y exportadores, quienes de hecho pagan el exceso de tramitación que se les exige a las naves.

Al respecto se ha observado, además, que terminales de un mismo país formulan a las naves exigencias totalmente disímiles como sucede en Santo Tomás y Barrios; Champerico y San José; Acajutla y La Libertad; Corinto y Puerto Cabezas; Limón y Puntarenas. Incluso dos terminales de un mismo país, situadas a 3 millas náuticas de distancia, (Santo Tomás de Castilla y Barrios) exigen que se presente en ambas la misma documentación.^{3/} Llama la atención también que puertos de la eficiencia de Corinto exijan más documentos que otros menos desarrollados.

Si se tuviera presente la forma en que repercuten los costos del tiempo de permanencia de las naves en los puertos en las tarifas de fletes marítimos, y por lo tanto en el comercio exterior de los países, con seguridad se convendría en suprimir ciertas exigencias actuales, como por ejemplo la visita simultánea a la nave de todos los jefes de servicios que actúan en una terminal, que impide iniciar los trabajos de carga y descarga antes de llenar ese formulismo.

Por razones que no pudieron conocerse durante la visita a los puertos analizados, en siete de los once no se exige ningún trámite para el despacho de las naves. También puede señalarse que los diferentes documentos y requisitos exigidos a las naves en los puertos no deben atribuirse enteramente

^{3/} El Anexo al Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional (Convenio de Mar del Plata), en su capítulo II, Recepción y Despacho de las Naves, señala en el literal referente a escalas consecutivas en dos o más puertos de un mismo estado lo siguiente: "considerando las tramitaciones cumplidas en el momento de recepción de la nave, en su primer puerto de escala en el país, deberían exigirse un mínimo de formalidades y de documentos en el o los puertos subsiguientes de escala en dicho territorio."

al hecho de que la antigua administración fuera ejercida por las aduanas; la realidad es que ciertas disposiciones del CAUCA y de su Reglamento no se han aplicado todavía en la forma que dichos instrumentos especifican.

3. El Convenio de Mar del Plata

En la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana (1963) se aprobó el Convenio para Facilitar el Transporte Acuático Internacional en el Hemisferio Occidental (Convenio de Mar del Plata) y se dispuso la creación de un grupo de expertos para que revisara y redactara el Anexo al Convenio en forma que pudiera adaptarse a las leyes y prácticas de todos los países representados. En la Primera Conferencia Portuaria Interamericana Extraordinaria (1966) se aprobó el Anexo al Convenio y la resolución 2 de la Tercera Conferencia Portuaria Interamericana (1968) recomienda la adopción de una documentación básica y uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes en todos los puertos de los países participantes, indicándose además el número de originales, copias, formato y tamaño, etc., que habrían de exigirse en cada uno de los documentos.

En el Convenio de Mar del Plata y su Anexo se especifican normas y métodos referentes a la recepción y despacho de las naves; a la entrada y salida de personas, mercancías y otros artículos; a la salubridad y a los servicios veterinarios y fitosanitarios, así como definiciones y disposiciones generales.

Por lo que respecta a la recepción y despacho de las naves, se establecen tanto los requisitos exigidos a los navieros, o a quienes los representen, como los métodos, normas y procedimientos aplicables (que no excluyen la exigencia de presentación de certificados y documentos de la nave que correspondan a su registro, condiciones de navegabilidad, etc.). También se señala la tramitación a que deben sujetarse los pasajeros y tripulantes en el momento de la recepción y del despacho de las naves, así como la de otros servicios que proporcionan las terminales portuarias.

Como los principios generales del Convenio de Mar del Plata y su Anexo son los aceptados en la mayoría de los países del mundo, en vez de estructurar un Convenio distinto para uso exclusivo de los países centroamericanos, podría ser más práctico que estos países llenasen los trámites

/requeridos

requeridos para adherirse al Convenio aludido, con lo cual se obtendría la mejor base para lograr la uniformidad y simplificación de la documentación que habría de exigirse a las naves en su recepción y despacho. (Véanse los anexos 5 y 6 y el cuadro 13.)

A ese respecto debe recordarse, por una parte, que Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá suscribieron el Convenio y su Anexo en 1966, aunque aún no haya entrado en vigor en ninguno de esos países,^{4/} y por otra, que si bien es cierto que el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario solicitó en 1967 la elaboración de un proyecto de sistema uniforme de documentación sobre la base del mencionado convenio, adaptándolo a las condiciones de la región y simplificándolo para el caso del tráfico regular de cabotaje, y que el mencionado Grupo de Trabajo aprobó además en principio el texto que se presentó a su consideración en 1968, en estos momentos parece preferible abstenerse de introducir al Convenio y su Anexo modificación o adaptación alguna puesto que los servicios navieros son los mismos y la calidad de las terminales centroamericanas, similar a la de las del resto del hemisferio occidental. (Véase de nuevo el cuadro 13.) Además, si los países centroamericanos introdujeron modificaciones que pudiesen afectar claramente a la uniformidad y simplificación a nivel mundial y regional que se trata de conseguir, se correría el riesgo de tropezar con negativas por parte de los usuarios y de las conferencias navieras.

4. El Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento

El Código Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA) firmados en 1964 en cumplimiento de lo especificado en el Artículo XXIX del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, constituyen un complemento de los convenios básicos del mercado común.

El primero contiene disposiciones de legislación aduanera, común en los países signatarios, sobre la organización de los servicios aduaneros y la regulación de su administración; el RECAUCA los especifica y reglamenta.

^{4/} México, Chile, Ecuador y Paraguay son los únicos países que han depositado los respectivos instrumentos de ratificación.

Desde este punto de vista, ambos documentos constituyen elementos básicos para el proceso de integración económica. La experiencia de las terminales marítimas de todo el mundo ha demostrado sin embargo que para obtener una operación portuaria ágil y expedita es imprescindible que las administraciones de los puertos reciban la mayor autonomía posible y que sus funciones deban separarse de los servicios fiscales centralizados, como los aduaneros, cuyo objeto es el de percibir los derechos e impuestos fiscales y no el de manejar carga en los puertos.

Como las conferencias marítimas aplican a las terminales centroamericanas tarifas de fletes muy altos y recargos permanentes por los costos de operación,^{5/} se ha comprendido la necesidad de que, al mismo tiempo que se realizan mejoras físicas en los puertos, se reorganice y perfeccione la forma de manejo de los mismos, y por esa razón se han creado empresas portuarias nacionales encargadas de operar técnicamente puertos que antes eran administrados por las aduanas. Las leyes constitutivas de estas nuevas empresas --a la vez de determinar su jurisdicción dentro del área portuaria, que se separa de la aduanera-- les han señalado las funciones de recibir, movilizar, custodiar y entregar la carga que se mueve a través de las terminales a su cargo.

En la época en que se estudiaron y adoptaron el CAUCA y RECAUCA, apenas se iniciaba el proceso de separación entre las funciones aduaneras y portuarias, a cuya mezcla, y a la falta de señalamiento de la jurisdicción de ambos servicios, deben atribuirse los problemas más importantes de los puertos.

Ello ha dado como resultado una duplicación de funciones en la mayoría de los casos y un encarecimiento significativo de los costos, que ha contrarrestado elevadas inversiones y mejoras de tipo administrativo/operacional que han podido realizarse.

Por ese motivo es absolutamente indispensable que a la brevedad posible se introduzcan en el CAUCA y el RECAUCA las modificaciones que permitan traspasar a las autoridades portuarias las funciones que les competen y que

5/ Véase el documento *Las alzas de fletes en el transporte marítimo del comercio exterior de Centroamérica y posibles fórmulas para contrarrestarlas* (SIECA/COCAAP-1 EXT./D.T.3).

en la redacción actual parecen también propias de las aduanas, por lo que se produce la duplicación de funciones aludidas con los resultados señalados. Las mejoras de productividad que se lograrían en las terminales portuarias a base de la simple delimitación de las áreas de acción de ambos servicios se traducirían en tarifas de fletes marítimos más bajos, y podrían lograrse a base de negociaciones y consultas entre los usuarios y las conferencias navieras.

Un avance de las rectificaciones que podrían introducirse en el texto de ambos instrumentos figura en el Anexo 6.

Del simple examen de las exigencias que se formulan a las naves en el CAUCA y el RECAUCA se deducen ciertas fallas como las de no precisarse el número de libretas cheques, manifiestos de correo, momorándum de viaje, y demás que establecen los reglamentos. Tampoco se señalan las distintas autoridades que participan en el proceso de recepción y despacho a las que deben entregarse los documentos, ni se especifica exigencia alguna referente al despacho de las naves. (Véase de nuevo el cuadro 13.)

No se pudo determinar si se debe atribuir la ambigüedad de las disposiciones o a otros motivos el hecho de que en ninguno de los puertos visitados se apliquen las disposiciones del CAUCA y el RECAUCA.

5. Planificación de faenas

Además de los requisitos de documentación, en las terminales portuarias visitadas por el experto se solicitan de las naves de comercio exterior otros documentos que son indispensables para la planificación de las faenas de carga y descarga. (Véase el cuadro 14.)

Es cierto que debe procurarse no exceder las exigencias del Convenio de Mar del Plata, pero también lo es que existe en el área el deseo de mejorar y tecnificar la organización de los departamentos de operaciones de cada puerto. En el documento Problemas del transporte marítimo y del desarrollo portuario en el Istmo Centroamericano (E/CN.12/CCE/SC.3/21; TAO/LAT/75), se analizó este aspecto referido principalmente a la asignación de mano de obra, la coordinación con usuarios y otros servicios, estudios de tiempo y movimiento, exámenes de productividad, sistemas de /incentivos,

incentivos, etc., y en la primera reunión del Grupo de Trabajo ya mencionada, se recomendó el fortalecimiento de los departamentos de operaciones de las terminales portuarias, en el sentido de dotarles de los recursos técnicos y presupuestarios necesarios para que pudiesen desempeñar eficazmente tareas de planificación, de dirección especializada y de supervisión, así como trabajos permanentes de investigación y mejoramiento de los métodos que se aplican. (Véase de nuevo el anexo 5.)

Como no es posible planificar por anticipado las faenas portuarias sin contar con los elementos de juicio apropiados, parece acertada la exigencia de los documentos que les proporcionan, pero en la inteligencia de que no debería exigirse más de un ejemplar de cada uno, como se hace actualmente en los puertos de Acajutla y Cortés. Incluso sería factible reducir esta exigencia a la de dos documentos, los planos de estiba y la lista de carga. El plano de estiba podría ser enviado a la autoridad portuaria para que estuviese en su poder con 48 horas de anticipación por lo menos al arribo de la nave; la lista de carga le sería entregada por el representante del naviero e incluiría las mercancías señalando las bodegas de desembarque y embarque para las mismas, con observaciones sobre las que se considerasen peligrosas o de manejo delicado.

La recepción anticipada de estos documentos es de gran importancia para abreviar las estancias de las naves en los puertos; en cambio resultan de escasa utilidad cuando se entregan por la nave en el momento de su arribo; así ocurre actualmente en algunas terminales y deberán tomarse las medidas necesarias para evitarlo. (Véase de nuevo el cuadro 14.)

6. Cabotaje nacional y regional

Existe en Centroamérica preocupación por desarrollar medios alternativos de transporte para complementar su sistema de carreteras^{6/} y de los estudios efectuados de desprende que la única alternativa conveniente sería la acuática, siempre que pudiera modificarse y simplificarse sustancialmente el tratamiento que reciben los barcos de cabotaje nacional y regional. En la

6/ Alternativas del transporte en el Mercado Común Centroamericano
(E/CN.12/CCE/SC.3/30; TAO/LAT/111).

actualidad, las exigencias de todo orden que se formulan a estas naves encarecen los costos de ese transporte y los usuarios se resisten por consiguiente a utilizarlo.

Sin perjuicio de medidas que pudieran adoptarse como parte de una política global de transporte marítimo y desarrollo portuario, lo conveniente sería facilitar al máximo este tipo de transporte simplificando, uniformando y reduciendo al mínimo las exigencias y tramitación a que se les somete. Podría sugerirse, por ejemplo, que se eximiera a los barcos nacionales, en tráfico interno, de todo requerimiento que no fuera una simple guía de carga, con base en un principio similar al que rige el libre tránsito del transporte por carretera o por ferrocarril. No se opondría ello en forma alguna a que la aduana y otros servicios llevaran a cabo, cuando lo estimasen pertinente, las fiscalizaciones que considerasen necesarias.

Para el caso del cabotaje regional centroamericano podría sugerirse exigir requisitos similares a los que norman los demás tipos de transporte vial intercentroamericano.

La experiencia lograda por muchos países de distintas áreas del mundo indica que el cabotaje por mar y por vías acuáticas internas, cuando se emplean elementos adecuados para ciertos tipos y volúmenes de carga, presenta grandes ventajas con respecto al transporte por carretera o ferroviario. No hay motivo para suponer que en Centroamérica los resultados sean distintos por lo que convendría estudiar bases competitivas al transporte nacional y regional que se efectúe por el medio acuático.

7. Recomendaciones

Las medidas que podrían adoptar las autoridades portuarias de los países centroamericanos para lograr la uniformidad y simplificación de los documentos y requisitos exigidos en las terminales portuarias centroamericanas que se desea alcanzar serían las siguientes:

a) Ratificar el Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional (Convenio de Mar del Plata);

/b) Aplicar

- b) Aplicar el Convenio de Mar del Plata en todas las terminales de la región;
- c) Poner en práctica, de inmediato, cuantas disposiciones, medidas, etc., sin requerir leyes especiales, dependan exclusivamente de decisión administrativa;
- d) Conceder la debida importancia a la previsión y planificación de las operaciones portuarias, limitando las exigencias, siempre que sea posible, a sólo dos documentos: el plano de estiba y la lista de carga;
- e) Eliminar, para el cabotaje nacional, la tramitación que se le exige actualmente, asimilando en este sentido a este tipo de transporte interno con el transporte vial;
- f) Otorgar tratamiento preferencial al cabotaje intercentroamericano limitando la tramitación a un documento en el que se consigne el zarpe del primer puerto del itinerario y, en forma resumida, la información referente a la carga;
- g) Poner en práctica estos acuerdos en todos los puertos centroamericanos, que se encuentren bajo la administración de autoridades portuarias nacionales, bajo una administración aduanal, o concesionados por acuerdos entre el Poder Ejecutivo y las empresas que los manejan, y teniendo presente que las conferencias navieras aplican tarifas promediadas para toda la región por lo que ningún avance que en particular se haga será tomado en cuenta mientras no se solucione el problema en conjunto;
- h) Eliminar la exigencia de la visita oficial modificando, si ello fuere preciso, las disposiciones del CAUCA y de su Reglamento sobre la materia;
- i) Acelerar la revisión y adaptación de los proyectos de códigos marítimo y portuario centroamericanos, y
- j) Introducir las modificaciones al CAUCA y al RECAUCA que se consideren imprescindibles para traspasar a las autoridades portuarias las funciones que les competen y aparecen en dichos cuerpos legales como propias de las aduanas.

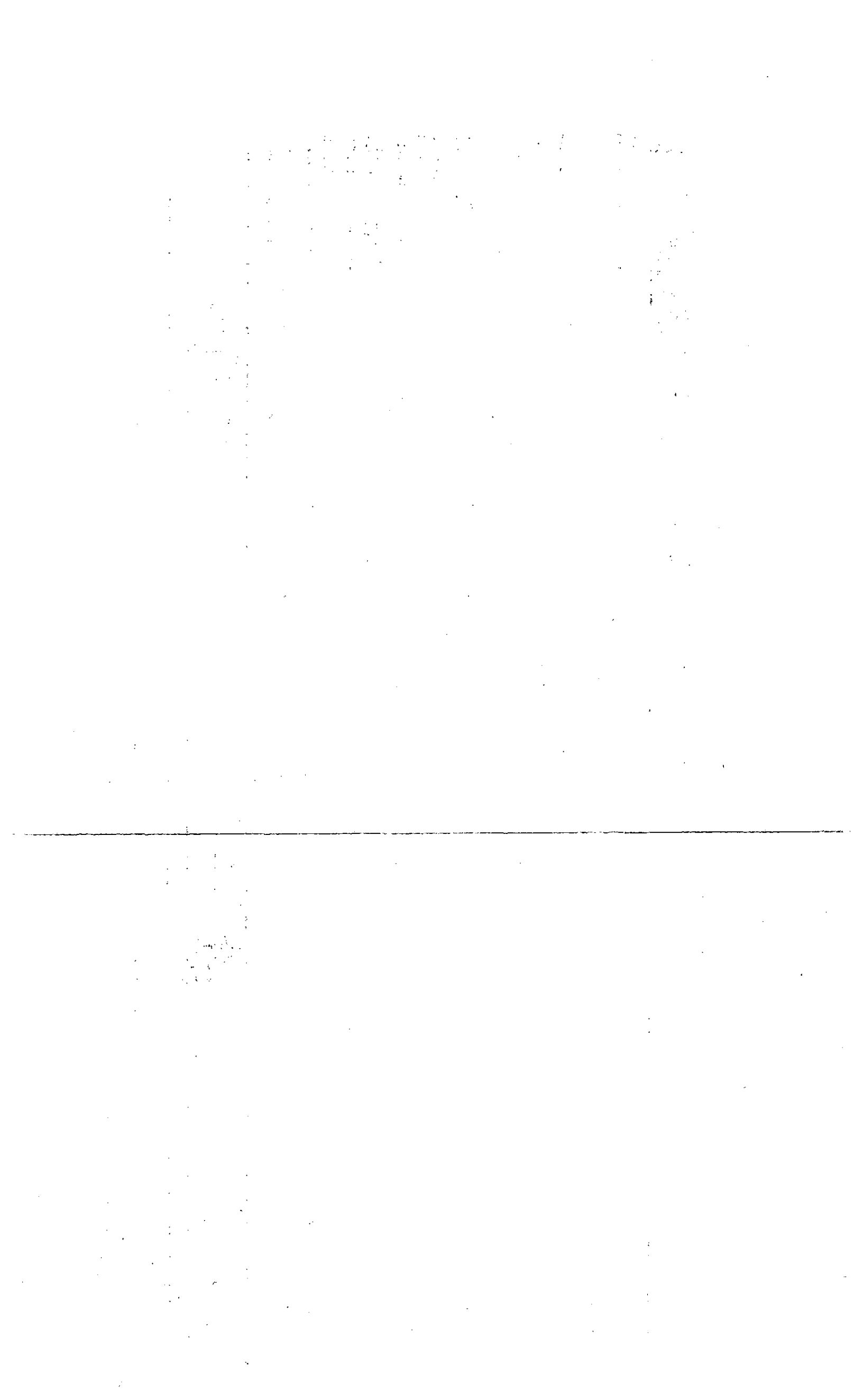
CENTROAMERICA: DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN EN LAS TERMINALES PORTUARIAS PARA LA RECEPCION Y EL DESPACHO DE LAS NAVES

Documento	Guatemala				El Salvador				Honduras				Nicaragua				Costa Rica								
	Santo Tomás de Castilla		Barrios		Champerico		San José		Acajutla		La Libertad		Cortés		Amapala-San Lorenzo		Corinto		Puerto Cabezas		Limón		Puntarenas		
	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	Recep- ción	Despa- cho	
Declaración general			5																						5
Zarpe	1		1		1		1		1		1		1				1		1		1				1
Memorandum de viaje					5			5	4		5						8		7	3	5				4
Manifiestos	16		17		13		20		18		16		11	5			9 ^{b/}	3	7	6	17	4		10 ^{c/}	
Manifiestos para mercaderías que se descarguen en puerto con otro destino	2		1										11				9								2
Lista de pasajeros	4		1		6	3	8		2		10		8	8			7		7	3	5	5			5
Lista de pasajeros en tránsito							4				10		8												
Declaración equipajes de los pasajeros	2		2		1		4						2												3
Lista de tripulantes	3		7		5	3	5		6		8		8	8			6		8	3	5				4
Lista de rancho	3		4		6	3	3		5		6		8				6		8	3	5				4
Lista de correos	2		2		5		7		1				1				1				2				2
Declaración marítima de sanidad	1		1		1		1		1		1		1				1		9		4				1
Tally book	a/		11		15		20		17		15		17				14				27				15
Conocimientos embarque (juegos completos)							2				2		1				1								

a/ 2 por bodega (para la Aduana y Autoridad Portuaria).

b/ Se piden aproximadamente 12 manifiestos más para la Agencia de Aduana (1 para cada agencia).

c/ Se piden aproximadamente 15 manifiestos más para las Compañías Navieras (1 para cada agencia).



Cuadro 2

GUATEMALA: STO. TOMAS DE CASTILLA. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA^{a/}

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanía de puerto		Sanidad marítima		Delegado cuarentena		Migración		Otros	
	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho
Declaración general																		
Zarpe	1								1									
Memorándum de viaje																		
Manifiestos	16		7		7				1				1					
Manifiestos para mercaderías que se descarguen con otro destino	2		1		1													
Lista de pasajeros	4		1		1				1			1						
Lista de pasajeros en tránsito																		
Declaración de equipaje de los pasajeros	2				2													
Lista de la tripulación	3				1				1			1						
Lista de rancho	3		1		1				1									
Lista de correo	2				1		1											
Declaración marítima de sanidad												1						
Tally book			a/		a/													
Conocimientos de embarque ^{b/}																		

^{a/} Uno por bodega para la aduana y la autoridad portuaria.^{b/} Juegos completos.

Cuadro 3

GUATEMALA: BARRIOS. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Adriana		Correo		Capitanía de puerto		Sanidad marítima		Delegado cuarentena		Migración		Otros		
	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	
Declaración general	5		4		1														
Zarpe	1								1										
Memorándum de viaje																			
Manifiestos	17		10		5				1				1						
Manifiestos para mercaderías que se desgarguen con otro destino	1				1														
Lista de pasajeros	1								1										
Lista de pasajeros en tránsito																			
Declaración de equipaje de los pasajeros	2								2										
Lista de tripulantes	7		1		4				1			1							
Lista de rancho	4		1		1				1			1							
Lista de correos	2							2											
Declaración marítima de sanidad	1											1							
Tally book	11		5		6														
Conocimientos de embarque ^{a/}																			

a/ Juegos completos.

Cuadro 4

GUATEMALA: CHAMPERICO. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanfa de puerto		Sanidad marítima		Delegado cua- rentena		Migración		Otros	
	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho
Declaración general																		
Zarpe	1								1									
Memorándum de viaje	5		1		1				1		1		1					
Manifiestos	13		5		6				1				1					
Manifiestos para mercaderías que se des- carguen con otro destino																		
Lista de pasajeros	6	3	1		1				2		1		1					
Lista de pasajeros en tránsito																		
Declaración de equipaje de los pasajeros	1				1													
Lista de tripulantes	5	3	1		1				2		1							
Lista de rancho	6	3	1		1				2		1		1					
Lista de correo	5		1				4											
Declaración marítima de sanidad	1										1							
Tally book	15		6		7						1		1					
Conocimientos de embarque ^{a/}																		

^{a/} Juegos completos.

Cuadro 5

GUATEMALA: SAN JOSE. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanía de puerto		Sanidad marítima		Delegado cuarentena		Migración		Otros	
	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho
Declaración general																		
Zarpe	1								1									
Memorándum de viaje	5		1		2				1				1					
Manifiestos	20		12		6				1				1					
Manifiestos para mercaderías que se descarguen con otro destino																		
Lista de pasajeros	8		1		5				2									
Lista de pasajeros en tránsito	4		1		1				2									
Declaración de equipaje de los pasajeros	4				4													
Lista de tripulantes	5		1		1				2				1					
Lista de rancho	3				1				1				1					
Lista de correo	7		1		5				1									
Declaración marítima de sanidad	1										1							
Tally book	20		11		9													
Conocimientos de embarque ^{a/}	2		2															

^{a/} Juegos completos.

Cuadro 6

EL SALVADOR: ACAJUTLA. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanía de puerto		Sanidad marítima		Delegado cuarentena		Migración		Otros	
	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho
Declaración general																		
Zarpe	1								1									
Memorándum de viaje	4		1		1				1				1					
Manifiestos	18		8		8				1				1					
Manifiestos para mercaderías que se descarguen con otro destino																		
Lista de pasajeros	2				1				1									
Lista de pasajeros en tránsito																		
Declaración de equipaje de los pasajeros																		
Lista de tripulantes	6		1		1				3				1					
Lista de rancho	5		1		1				2				1					
Lista de correo	1								1									
Declaración marítima de sanidad	1								1									
Tally Book	17 ^{a/}				7													
Conocimientos de embarque ^{c/}	2		2															

^{a/} Mínimo.^{b/} 10 más 1 por bodega.^{c/} Juegos completos

Cuadro 7

EL SALVADOR: LA LIBERTAD. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanía de puerto		Sanidad Marítima		Delegado cua rentena		Migración		Otros		
	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	
Declaración general																			
Zarpe	1																		
Memorándum de viaje	5		1	1	1				1		1		1						
Manifiestos	16		6		8				1				1						
Manifiestos para mercaderías que se descarguen con otro destino																			
Lista de pasajeros	10		2		1				5		1		1						
Lista de pasajeros en tránsito	10		2		1				5		1		1						
Declaración de equipaje de los pasajeros																			
Lista de tripulantes	8		2		1				3		1		1						
Lista de rancho	6		2		1				1		1		1						
Lista de correos																			
Declaración marítima de sanidad	1										1								
Tally book	15		6		9														
Conocimiento de embarque ^{a/}	2		2																

a/ Juegos completos.

Cuadro 8

HONDURAS: PUERTO CORTES, DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanía de puerto		Sanidad marítima		Delegado cua- rentena		Migración		Otros		
	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	
Declaración general																			
Zarpe	1								1										
Memorándum de viaje																			
Manifiestos	11	5	3	1	6	2			1	1			1	1					
Manifiestos para mercaderías que se descarguen con otro destino	11		3		6				1				1						
Lista de pasajeros	8	8	1	1	3	3			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Lista de pasajeros en tránsito	8		1		3				1		1		1		1				
Declaración de equipaje de los pasajeros	2				1								1						
Lista de tripulantes	8	8	1	1	3	3			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Lista de rancho	8		1		3				1		1		1		1				
Lista de correos	1							1											
Declaración marítima de sanidad	1										1								
Tally book	17		12		5														
Conocimiento de embarque ^{a/}	1		1																
Boleta ratificación (sólo naves que arriban por primera vez)	1												1						

^{a/} Juegos completos.

Cuadro 9

NICARAGUA: CORINTO. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanía de puerto		Sanidad marítima		Delegado cua- rentena		Migración		Otros		
	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	
Declaración general																			
Zarpe	1								1										
Memorándum de viaje	8		1		4				1		1			1					
Manifiestos	9	9	2	1	5	1			2	1									
Manifiestos para mercaderías que se descarguen con otro destino	9		2		5				2										
Lista de pasajeros	7		1		5				1										
Lista de pasajeros en tránsito																			
Declaración de equipaje de los pasajeros																			
Lista de tripulantes	6		1		3				1						1				
Lista de rancho	6		1		3			1		1					1				
Lista de correos	1							1											
Declaración marítima de sanidad	1										1								
Tally book	14		6		6				1						1				
Conocimientos de embarque ^{a/}	1		1																

Nota: A cada agente de aduana se le entrega 1 copia del manifiesto, más o menos 12.

a/ Juegos completos.

Cuadro 10

NICARAGUA: PUERTO CABEZAS. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanfa de puerto		Sanidad marítima		Delegado cua rentena		Migración		Otros	
	Recep ción	Des pacho	Recep ción	Des pacho	Recep ción	Des pacho	Recep ción	Des pacho	Recep ción	Des pacho	Recep ción	Des pacho	Recep ción	Des pacho	Recep ción	Des pacho	Recep ción	Des pacho
Declaración general																		
Zarpe	1								1									
Memorándum de viaje	7	3	1		3	3			1									2
Manifiestos	7	6	1	1	3	3			1	1	1							1 1
Manifiestos para mercaderías que se des- carguen con otro destino																		
Lista de pasajeros	7	3	1		3	3			1									2
Lista de pasajeros en tránsito																		
Declaración de equipaje de los pasajeros																		
Lista de tripulantes	8	3	1		3	3			1		1							2
Lista de rancho	8	3	1		3	3			1		1							2
Lista de correo																		
Declaración marítima de sanidad																		
Tally book	9	1	6															2
Conocimientos de embarque ^{a/}																		

^{a/} Juegos completos.

Cuadro II

COSTA RICA: LIMÓN. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documento	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanía de puerto		Sanidad marítima		Delegado cua- rentena		Migración		Otros		
	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	
Declaración general																			
Zarpe	1								1										
Memorándum de viaje	5		1		2				1									a/ 1	
Manifiestos	17	4	2	1	7	2												b/ 8	c/ 1
Manifiestos para mercaderías que se desgarguen con otro destino																			
Lista de pasajeros	5	5			1	1			1	1								b/ 3	b/ 3
Lista de pasajeros en tránsito																			
Declaración de equipaje de los pasajeros																			
Lista de la tripulación	5				2				1									b/ 2	
Lista de rancho	5				2				1									b/ 2	
Lista de correos	2				2														
Declaración marítima de sanidad	4				1				1		1							b/ 1	
Tally book	27		2		19														2 e/ 4 b/
Conocimientos de embarque ^{d/}																			

a/ Ministerio Seguridad Pública.
b/ Agencias.
c/ Compañías de estiba.
d/ Juegos completos.

Cuadro 12

COSTA RICA: PUNTARENAS. DOCUMENTOS QUE SE EXIGEN A LAS NAVES, POR DEPENDENCIA

(Número)

Documentos	Total		Autoridad portuaria		Aduana		Correo		Capitanía de puerto		Sanidad marítima		Delegado cuan- rentena		Migración		Otros		
	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	Recep- ción	Des- pacho	
Declaración general	5		2		2				1										
Zarpe	1								1										
Memorándum de viaje	4		1		1				1		1								
Manifiestos	10 ^{a/}		3		7														
Manifiestos para mercaderías que se des- carguen con otro destino	2				2														
Lista de pasajeros	5				3				2										
Lista de pasajeros en tránsito																			
Declaración de equipaje de los pasajeros	3				3														
Lista de tripulantes	4				2				2										
Lista de rancho	4				2								2						
Lista de correos	2				1		1												
Declaración marítima de sanidad	1										1								
Tally book	15		15																
Conocimientos de embarque ^{b/}																			

a/ Se piden 15 manifiestos más para las compañías navieras.

b/ Juegos completos.

Cuadro 13

EXIGENCIAS DE DOCUMENTACION SEGUN CAUCA Y RECAUCA
Y CONVENIO DE MAR DEL PLATA

CAUCA y RECAUCA			Convenio de Mar del Plata		
Documento	Total ejemplares		Documento	Total ejemplares	
	Recep- ción	Despa- cho <u>b/</u>		Recep- ción	Despa- cho
Manifiestos	5		Declaración general	5	5
Libretas cheques	<u>a/</u>		Manifiesto de carga	4	4
Manifiestos para aquellas mercaderías que se descarguen en puerto con otro destino	5		Declaración de suministros	4	3
Lista de pasajeros	4		Declaración de efectos de la tripulación	2	-
Manifiesto de los paquetes y otras piezas que traiga para el correo	<u>a/</u>		Lista de la tripulación	4	4 ^{c/}
Lista de los equipajes de pasajeros con destino al país de arribo	4		El documento exigido para el correo de acuerdo con la Convención Postal Universal	1	-
Memorándum de viaje	<u>a/</u>		Declaración marítima de sanidad	1	-
Los demás que establezcan los reglamentos	<u>a/</u>		Lista de pasajeros	4	4 ^{d/}

a/ Número no determinado.b/ No se solicitan documentos para el despacho de las naves.c/ Sólo si hubo cambios de tripulación.d/ Sólo cuando transporten pasajeros.

Cuadro 14

DOCUMENTOS SOLICITADOS POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS PARA LA PLANIFICACION DE FAENAS

Documento	Guatemala				El Salvador		Honduras	Nicaragua		Costa Rica	
	Santo Tomás	Barrios	Champericó	San José	Acajutla	La Libertad	Puerto Cortés	Corinto	Puerto Cabezas	Limón	Punta-renas
Plano de estiba	1 ^{a/}	-	2 ^{a/}	1 ^{a/}	1	-	1	2 ^{b/}	1 ^{a/}	1 ^{a/}	1 ^{a/}
Lista de mercaderías de desembarque, por bodega (para el puerto)	1 ^{a/}	-	2 ^{a/}	1 ^{a/}	1	4	1	1	1 ^{a/}	1 ^{a/}	-
Lista de mercaderías de embarque, por bodega	1 ^{a/}	-	2 ^{a/}	1 ^{a/}	1	-	1	1	-	-	-
Lista de mercaderías peligrosas	-	-	-	-	1	-	1	1	1 ^{a/}	-	1 ^{a/}

a/ No se puede planificar porque los documentos no se reciben oportunamente.
b/ Se puede planificar en el momento que se solicite.



Anexo 1

RESOLUCION I (GTM) OPERACION Y DESARROLLO PORTUARIOS

I (CTTH) OPERACION Y DESARROLLO PORTUARIOS

(Resolución aprobada el 16 de noviembre de 1967)

El Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario,

Considerando:

a) Que el mejoramiento de los servicios de las terminales portuarias constituye una de las exigencias básicas del desarrollo del comercio exterior y del proceso de integración económica de Centroamérica;

b) Que dicho mejoramiento repercutiría favorablemente en los costos de producción y comercialización, así como en el fortalecimiento y diversificación de diferentes actividades económicas;

c) Que la gran similitud de los problemas que entorpecen el mejoramiento de las operaciones de las terminales portuarias de la región aconseja la adopción de medidas uniformes de carácter multinacional;

d) Que la ejecución de programas conjuntos orientados a elevar la productividad de estos servicios colocaría en mejor posición de negociación a los países centroamericanos ante las conferencias marítimas internacionales, y de esa manera se lograrían condiciones más propicias para el desenvolvimiento del comercio exterior y ahorros sustanciales de divisas por concepto de servicios;

e) Que es aconsejable orientar los programas de desarrollo portuario en función de la adecuada jerarquización de las necesidades nacionales y regionales; y

f) Que es conveniente coordinar los recursos técnicos regionales e internacionales disponibles en Centroamérica, para emprender un plan general de acción conjunta sobre operación y desarrollo portuario.

/Resuelve:

Resuelve:

1. Propiciar la elaboración y ejecución de un programa conjunto de actividades y estudios encaminados a mejorar las condiciones de funcionamiento y desarrollo de las terminales portuarias, de conformidad con los requerimientos del desarrollo económico integrado del Istmo Centroamericano;

2. Recomendar que dicho programa de trabajo se organice sobre bases que aseguren el perfeccionamiento progresivo de la política regional sobre la materia, conforme a los lineamientos que se indican a continuación:

a) Desarrollo portuario

i) Que en la elaboración de los programas nacionales de desarrollo se dé la mayor prioridad al mejoramiento de la productividad de las instalaciones y servicios portuarios, y se procure restringir la asignación innecesaria de recursos a proyectos de ampliación o construcción de terminales;

ii) Que, a través de los mecanismos regionales previstos en la resolución 3 (GTTM) sobre organización institucional, se establezca un adecuado sistema de coordinación técnica de los programas nacionales, como primer paso hacia la elaboración de planes de alcance enteramente centroamericano;

iii) Solicitar a la secretaría de la CEPAL que, con la colaboración de la SIECA, elabore estudios preliminares sobre las posibilidades y ventajas de organizar sistemas de operación conjunta de algunos puertos de la región, así como de los patrones óptimos de distribución de cargas, tomando en consideración las repercusiones previsibles del establecimiento de la Unión Aduanera;

b) Modernización y tecnificación de los puertos

i) Que, dentro del complejo de medidas destinadas a elevar la eficiencia de los servicios, se preste especial atención a las orientadas a racionalizar y simplificar las operaciones portuarias o a mejorar los equipos y sistemas de manejo de la carga;

/ii) Que

ii) Que con ese propósito, las autoridades portuarias procuren fortalecer y tecnificar a sus departamentos de operación, asignándoles las facultades y el personal para desarrollar adecuadamente tales funciones;

iii) Que las propias autoridades portuarias auspicien la realización de los estudios técnicos indispensables, como los de tiempo y movimiento de las distintas operaciones de movilización de la carga y requerimiento de equipo y utilería;

iv) Que, con la finalidad de asegurar la fijación de lineamientos uniformes a las recomendaciones y medidas señaladas en los literales ii) y iii) anteriores, se gestione que los expertos de asistencia técnica de las Naciones Unidas colaboren estrechamente con las autoridades portuarias en este campo;

c) Uniformidad y simplificación de trámites, procedimientos y disposiciones legales

i) Reiterar a los gobiernos la conveniencia de subsanar las deficiencias de las legislaciones en vigor y de establecer procedimientos comunes mediante la adopción del Código Portuario y del Código Marítimo Centroamericanos, y solicitar de la SIECA que acelere los trabajos de revisión de los proyectos en estudio a fin de que se convoque cuanto antes a una comisión regional de juristas y técnicos que conozca los mismos;

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

d) Tarifas portuarias

i) Recomendar que se establezca un sistema uniforme de fijación de tarifas portuarias que corresponda a la estructura de costos de las distintas operaciones de las terminales y facilite la determinación anticipada de los cargos por servicios;

/ii) Recomendar

ii) Recomendar la adopción de sistemas uniformes de estadística y de cuentas, con el propósito de disponer de los mecanismos de información y análisis indispensables para la reestructuración de las tarifas portuarias;

iii) Solicitar de la secretaría de la CEPAL que elabore propuestas concretas sobre los catálogos de cuentas, sistemas de costo y estadísticas uniformes a que se refiere el literal precedente; y que, con la colaboración de la SIECA y el apoyo financiero del Banco Centroamericano de Integración Económica, prepare un estudio de base y orientación para reformar los sistemas de tarifas vigentes;

e) Delimitación de las funciones de las administraciones aduaneras y portuarias

i) Reiterar la conveniencia de impulsar sobre bases uniformes la revisión y modernización de las legislaciones que norman la división de funciones entre los servicios aduaneros y portuarios;

ii) Pedir a la SIECA que acelere los trabajos técnicos encaminados a actualizar el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su reglamento, y convoque a la brevedad posible a la reunión regional de expertos que habrá de examinar los proyectos revisados;

iii) Recomendar a las autoridades portuarias y a las administraciones de aduana que, en tanto se lleve a efecto la modificación de las disposiciones legales, auspicien en cada puerto la organización de comisiones mixtas de coordinación con la finalidad de armonizar horarios de trabajo, eliminar duplicaciones en los sistemas y servicios de inspección y, en general, adoptar las medidas apropiadas que faciliten el movimiento y almacenamiento fluidos de la carga;

f) Ayudas a la navegación

i) Recomendar a los gobiernos que den su apoyo y gestionen, si lo estiman necesario, la colaboración técnica y financiera de organismos internacionales para la elaboración o actualización de las cartas

/marítimas

marítimas que faciliten el acceso a las terminales portuarias, perfeccionen los sistemas de balizamiento y boyas y permitan anticipar las necesidades de dragado;

ii) Reiterar la urgencia de establecer la red regional de telecomunicaciones y recomendar a los gobiernos que en la prestación de esos servicios se dé prelación a las comunicaciones de los puertos;

iii) Recomendar que, mientras se lleven a efecto los proyectos indicados en los dos literales precedentes, en los programas portuarios se incluyan medidas para mejorar las instalaciones de balizamiento, faros y boyas, así como los sistemas de telecomunicación con las naves, y entre los puertos de la región, particularmente los situados cerca del Golfo de Fonseca y la costa atlántica de Guatemala y Honduras;

g) Aspectos laborales

i) Reconocer la importancia de la adopción de una legislación laboral uniforme en la región y solicitar de la ODECA que, además de procurar acelerar los estudios que está realizando, tome en cuenta en los mismos las características peculiares de la organización del trabajo en las terminales portuarias;

ii) Solicitar del Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP) que, con la colaboración de la OIT y otros organismos especializados de las Naciones Unidas, haga estudios sobre tiempo y movimiento y métodos de organización de la mano de obra, así como sobre los sistemas de remuneración de los trabajadores con el propósito de preparar propuestas concretas --en lo posible uniformes-- para elevar la eficiencia de los operarios, procurar su especialización, crear incentivos, eliminar o atenuar los problemas de estabilidad del personal portuario y mejorar los sistemas de protección y seguridad social;

iii) Recomendar que, mientras se completan los estudios indicados en el literal anterior, se emprendan de inmediato, en los casos necesarios, reformas a los sistemas de remuneración y contratación de la mano

/de obra,

de obra, en el sentido de aplicar los sistemas de destajo o tiempo, de conformidad con la naturaleza de las operaciones; establecer sistemas de turno, dar estabilidad al personal, e implantar incentivos y métodos de control de la productividad del trabajo;

h) Capacitación del personal

i) Recomendar a los gobiernos que auspicien un programa regional encaminado a facilitar el adiestramiento del personal de los puertos del Istmo Centroamericano, así como el intercambio sistemático de experiencias entre los mismos;

ii) Que, con ese propósito, se organicen cursos de entrenamiento de obreros u operarios que se impartirán en las distintas terminales portuarias; cursos de capacitación para el personal medio y de supervisión de los puertos y aduanas, tanto en aspectos técnicos como de administración y manejo de la mano de obra, y seminarios destinados a discutir experiencias y nuevas técnicas y procedimientos para los grupos directivos;

iii) Solicitar del Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP) que tome a su cargo la organización del programa de capacitación, haga las gestiones necesarias para aprovechar al máximo el personal especializado de la región y contrate, cuando fuere necesario, expertos internacionales con el apoyo financiero conjunto de las autoridades portuarias.

Anexo 2

RESOLUCION 5 (GTTM) DOCUMENTACION UNIFORME Y SIMPLIFICADA
REQUERIDA EN LAS TERMINALES PORTUARIAS

5 (GTTM) DOCUMENTACION UNIFORME Y SIMPLIFICADA REQUERIDA
EN LAS TERMINALES PORTUARIAS

(Resolución aprobada el 11 de septiembre de 1968)

El Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario,

Considerando:

a) Que ha sido causa de especial preocupación la falta de uniformidad, el exceso de requisitos y la complejidad de los documentos y procedimientos que se exigen al transporte acuático en las terminales portuarias centro-americanas, y que es absolutamente necesario facilitar el movimiento de las mercancías y acelerar la rotación de las naves para aumentar la eficiencia y disminuir los costos de las operaciones portuarias;

b) Que las conferencias navieras argumentan que los elevados niveles de fletes y los recargos adicionales que aplican a los países centroamericanos se deben, en parte, al excesivo número de requisitos exigido y a la falta de uniformidad de la documentación que debe presentarse en las distintas terminales portuarias de la región;

c) Que este Grupo de Trabajo aprobó, en su primera reunión, la resolución 1 (GTTM) sobre operación y desarrollo portuario, en la que se recomendó la elaboración de un proyecto de sistema uniforme para la documentación exigida en dichas terminales, teniendo presente el Convenio para Facilitar el Transporte Acuático Internacional en el Hemisferio Occidental y las prácticas que se siguen en los países centroamericanos;

d) Que para la formulación del mencionado anteproyecto es indispensable contemplar la necesaria coordinación de los diferentes servicios públicos con jurisdicción dentro de las terminales, así como las implicaciones que tendría sobre el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento, y su estrecha relación con la formulación de un régimen jurídico común referente a los aspectos marítimos y portuarios;

Teniendo en cuenta el documento Elementos básicos de un sistema uniforme simplificado de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/7; TAO/LAT/90),

/Resuelve:

Resuelve:

1. Recomendar a la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica que, en colaboración con la secretaría de la CEFAL, realice las gestiones que sean necesarias para que en las terminales portuarias de Centroamérica no se formule a las empresas navieras mayores exigencias que las que resultan de los instrumentos internacionales y regionales que regulan esa materia, especialmente las contenidas en el Código Aduanero Uniforme y sus reglamentos;

2. Solicitar también a la Secretaría Permanente del Tratado General que, para los efectos del numeral anterior, tenga presente:

a) Los elementos básicos que sobre este particular se han aprobado durante la segunda reunión de este Grupo de Trabajo, los cuales se mencionan en el texto del informe y figuran expresamente en el Anexo C del mismo;

b) El Código Aduanero Uniforme Centroamericano y sus Reglamentos; y

c) Las leyes y disposiciones reglamentarias vigentes en cada uno de los países.

3. Señalar a la Secretaría Permanente del Tratado General la conveniencia de convocar, a la mayor brevedad posible, una reunión conjunta de las autoridades aduaneras, portuarias, y demás entidades que intervienen en el proceso de operación y fiscalización de las actividades marítimas, para que se definan las responsabilidades y atribuciones que se considere deban asignarse a cada uno de estos servicios;

4. Reiterar a la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica la conveniencia de que se formule a corto plazo una legislación uniforme marítima y portuaria para Centroamérica, con base en los proyectos de códigos ya elaborados y que oportunamente la someta a la consideración de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias;

5. Recomendar a las autoridades portuarias de cada uno de los países centroamericanos que apliquen de inmediato todas las medidas de uniformidad y simplificación documentaria que sólo requieran una decisión administrativa interna y, asimismo, sugieran a los gobiernos que hagan extensivo este proceso de uniformidad y simplificación al resto de los puertos centroamericanos.

Anexo 3

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

* Del documento de la CEPAL: Elementos básicos de un sistema uniforme simplificado de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTM/II/7; TAO/LAT/90).

1. Antecedentes

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Consideraciones generales

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

/recogida

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

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

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

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

3. Alcances y objetivos del sistema propuesto

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

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

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

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

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

/Si una

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

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

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

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

/Ejecutivo

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

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

Anexo 4

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

* Publicado como Anexo C del documento de la CEPAL: Informe de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario (E/CN.12/CCE/SC.3/24).

INTRODUCCION

El grupo de estudio que se formó para analizar los problemas relativos a la uniformidad y simplificación de los trámites y documentos exigidos en los puertos de la región, examinó el Anteproyecto de sistema uniforme y simplificado de los trámites, procedimientos y requisitos de documentación exigidos en las terminales portuarias centroamericanas presentado por la secretaría de la CEPAL. Los delegados aprobaron en principio el articulado que figura a continuación, y sugirieron algunas modificaciones a los artículos 11, 18, 22 y 23, que se incluyen como notas a cada uno de ellos. No se pronunciaron en definitiva sobre todo el texto por corresponder también a autoridades distintas a las aduaneras y portuarias decidir sobre algunos aspectos del anteproyecto.

En una próxima reunión conjunta las autoridades correspondientes podrán unificarse los criterios y adoptarse el texto definitivo.

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1

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

Artículo 2

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

Artículo 3

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

Capítulo II

Recepción y despacho de las naves de tráfico exterior

Artículo 4

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

/a) Declaración

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

Artículo 5

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

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

Artículo 6

En la Declaración general deberá constar:

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

(i) Pasajeros

1/ Véase el Anexo 2.

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

Artículo 7

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

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

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

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

Artículo 8

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

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

/Puerto de

Puerto de embarque

Puerto de descarga

Marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida y descripción de las mercancías según los conocimientos de embarque, especificando cuando proceda que es explosiva, inflamable o venenosa;

Nombre del consignatario de las mercancías;

Número de los conocimientos de embarque;

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

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

b) Al despacho

Clase, nombre y nacionalidad de la nave;

Nombre del Capitán;

Puerto de destino;

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

Artículo 9

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

Artículo 10

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

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

Artículo 11^{2/}

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

2/ Los delegados propusieron que se elimine esta Declaración.

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

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

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

Artículo 12

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

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

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

Artículo 13

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

/Alternativamente

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

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

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

Artículo 14

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

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

Artículo 15

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

Artículo 16

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

/Artículo 17

Artículo 17

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

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

Nombre de la nave;

Lugar y fecha de arribo;

Marcas de los bultos por orden alfabético;

Número de los conocimientos de embarque; y

Número, clase, cantidad y contenido de los bultos.

Artículo 18^{3/}

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

3/ En lo que concierne al número de copias que podrán solicitar las autoridades, los delegados creyeron conveniente exigir en la recepción, 8 copias del manifiesto de carga y 3 de la declaración de suministro, recomendando, al mismo tiempo, que se requiera la opinión de las autoridades competentes sobre la necesidad de la declaración marítima de sanidad. Para el despacho, unos delegados propusieron que se pidiera solamente una copia de la declaración general, la cual podría ser una de las exigidas en la recepción. Otros se pronunciaron en el sentido de incluir en la documentación una copia del zarpe. Manifestaron, además, que se hicieran algunas aclaraciones para diferenciar las listas de pasajeros y tripulantes que salen del país y las de los que pasan en tránsito. Se formularon consideraciones sobre otros documentos que no aparecen en el anteproyecto que, a su juicio, deben entregar las naves que recalen en las terminales portuarias centro-americanas. Entre éstos sugirieron uno o varios planos de estiba de la carga, información que se considera útil para una buena y anticipada programación de las labores, por parte del Departamento de Operaciones del Puerto, siempre y cuando se reciba con la debida antelación. Como alternativa se recomendó recurrir a las comunicaciones radiales en mensajes de rutina con las naves, para que proporcionen la información indispensable sobre la carga.

a) En la recepción

- 5 de la Declaración general
- 4 del Manifiesto de carga;
- 4 de la Declaración de suministros;
- 2 de la Declaración de efectos de la tripulación;
- 4 de la Lista de tripulantes;
- 4 de la Lista de pasajeros;
- 1 de la Declaración marítima de sanidad; y
- 1 del Documento para el correó.

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

b) En el despacho

- 5 de la Declaración general;
- 4 del Manifiesto de carga;
- 4 de la Lista de tripulantes;
- 4 de la Lista de pasajeros.

Artículo 19

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

Artículo 20

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

Artículo 21

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

/La copia

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

Artículo 22^{4/}

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

Artículo 23^{5/}

Cuando en el primer puerto centroamericano de destino haya cumplido la nave todo lo que para su recepción se establece en el presente sistema, las autoridades de los puertos subsiguientes del área en que haga escala se limitarán a exigir el mínimo de formalidades y de documentos. Las autoridades podrán exigir, no obstante, el cumplimiento de todas las formalidades y la presentación de la documentación completa cuando el puerto de recalada inmediatamente anterior goce de un régimen aduanero especial.

Artículo 24

Los documentos que deban entregarse en las terminales portuarias centroamericanas estarán redactados en español.

Artículo 25

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

4/ Los delegados consideraron que deberán dictarse normas precisas sobre los visitantes autorizados a hacer la visita.

5/ Se recomienda que este artículo tenga alcance nacional en vez de regional.

Capítulo III

Entrada y salida de personas

Artículo 26

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

Artículo 27

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

Artículo 28

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

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

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

Artículo 29

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

/Las autoridades

Las autoridades exigirán la siguiente información en dicha Tarjeta:

Apellidos y nombre;

Nacionalidad;

Número del pasaporte o, en su caso, del documento oficial de identidad;

Fecha de nacimiento;

Lugar de nacimiento;

Ocupación;

Puerto de embarque o desembarque;

Sexo;

Dirección permanente;

Dirección en destino;

Firma.

Artículo 30

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

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

Artículo 31

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

Artículo 32

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

En dicho Certificado las autoridades exigirán que conste:

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

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

Artículo 33

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

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

/rápidamente

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

Artículo 34

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

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

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

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

Capítulo IV

Entrada y salida de mercancías y otros artículos

Artículo 35

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

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

Artículo 36

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

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

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

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

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

Artículo 37

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

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

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

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

Artículo 38

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

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

f) Referencia

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

Artículo 39

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

Artículo 40

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

Artículo 41

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

Artículo 42

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

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

Artículo 43

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

Artículo 44

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

Artículo 45

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

Artículo 46

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

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

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

Artículo 47

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

Artículo 48

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

/Artículo 49

Artículo 49

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

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

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

Artículo 50

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

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

/y un

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

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

Artículo 51

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

Artículo 52

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

Artículo 53

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

Artículo 54

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

Artículo 55

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

Artículo 56

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

Capítulo V

Exigencias y aspectos sanitarios en las terminales
portuarias centroamericanas

Artículo 57

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

Artículo 58

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

Artículo 59

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

Artículo 60

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

/Artículo 61

Artículo 61

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

Artículo 62

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

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

Artículo 63

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

Artículo 64

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

Artículo 65

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

Capítulo VI

Tráfico de cabotaje centroamericano

Artículo 66

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

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

Artículo 67

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

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

Artículo 68

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

/Con este

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

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

Artículo 69

El manifiesto de cabotaje deberá incluir la siguiente información básica:

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

Artículo 70

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

Las autoridades exigirán la información siguiente:

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

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

Artículo 71

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

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

Artículo 72

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

Artículo 73

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

Artículo 74

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

Artículo 75

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

Artículo 76

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

Artículo 77

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

Artículo 78

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

Capítulo VII

Disposiciones varias

Artículo 79

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

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

Artículo 80

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

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

/Artículo 81

Artículo 81

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

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

Artículo 82

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

Artículo 83

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

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

Artículo 84

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

Artículo 85

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

/Tan pronto

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

Artículo 86

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

Artículo 87

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

Artículo 88

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

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

Artículo 89

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

/Artículo 90

Artículo 90

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

Artículo 91

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

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

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

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

Artículo 92

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

Artículo 93

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

Artículo 94

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

Artículo 95

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

MODELOS DE FORMULARIOS

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

SALIDA DE _____

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

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

LLEGADA A _____

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

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

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

DOCUMENTOS ADJUNTOS Y No. DE EJEMPLARES

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

OBSERVACIONES DEL CAPITAN:

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

Puerto y fecha _____ Firma del capitán u otra persona autorizada(**)

OBSERVACIONES DE LA AUTORIDAD MARITIMA:

AUTORIZACION DE ZARPE

Zarpe a _____ Fecha _____

 Firma y sello del capitán de puerto (**)

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

(**) Las delegaciones consideraron que ambas firmas deberían ser de la misma autoridad.

Nota:

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

MANIFIESTO DE CARGA(*)

Formulario 2

93

Armador _____

Clase y nombre del buque _____

Nombre del capitán _____

Puerto de embarque _____

Nacionalidad _____

Puerto de descarga _____

Viaje No. _____ Pág. No. _____

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

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

Fecha de emisión _____

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

Firma del capitán, oficial autorizado o agente

Notas

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

Armador _____

Formulario 3

DECLARACION DE SUMINISTROS

(Lista de rancho)

Clase y nombre del buque _____

Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____

No. de personas a bordo _____

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

Puerto y fecha _____

.....
Firma del capitán u oficial autorizado

E/GA.12/OCE/SC.3/31
Pá. 96

Armador _____

Formulario 4

DECLARACION DE EFECTOS DE LA TRIPULACION

Clase y nombre del buque _____

Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____

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

Puerto y fecha _____

.....
Firma del capitán u oficial autorizado

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

Armador _____

LISTA DE TRIPULANTES
(Rol de tripulación)

Formulario 5

Clase y nombre del buque _____ Nacionalidad _____
Puerto de procedencia _____ Puerto de destino _____

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

Puerto y fecha _____

Llegada (**)

Salida (**)

Firma del capitán u oficial autorizado

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

(**) Algunos delegados consideraron innecesarios estos datos.

Clase y nombre del buque _____ Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____ Puerto de destino _____

No.	Apellido y nombre	Nacionalidad	Edad y lugar de nacimiento	Puerto de embarco	Puerto de desembarco
-----	-------------------	--------------	----------------------------	-------------------	----------------------

Puerto y fecha _____

Llegada (*)

Salida (*)

Firma del capitán, oficial autorizado o agente

(*) Algunos delegados consideraron innecesarios estos datos.

Anexo 5

CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUATICO
INTERNACIONAL - CONVENIO DE MAR DEL PLATA*

* Segunda Conferencia Portuaria Centroamericana (Mar del Plata, Argentina, 29 de mayo a 7 de junio de 1963), Actas y Documentos (OEA/Ser.K/X.2.2.), págs. 167 a 171.

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

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

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

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

/Artículo 4

Artículo 4

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

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

Artículo 5

a) Para la adopción de las normas y de los métodos recomendados y de las enmiendas a los mismos por la Conferencia Portuaria Interamericana, a que se refiere el inciso a) del Artículo 4, se requerirá el voto de dos terceras partes de las delegaciones acreditadas de los Estados Contratantes asistentes a la Conferencia.

b) Las normas y los métodos recomendados que hayan sido aprobados, y toda enmienda a los mismos, entrarán en vigor tres meses después de ser transmitidos a los Estados Contratantes, salvo que ese período sea ampliado por la Conferencia o que, en el interín, la mayoría de los Estados Contratantes notifique su desacuerdo a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos.

/c) Las normas

c) Las normas y los métodos recomendados y las enmiendas a los mismos constituirán un Anexo al presente Convenio después de su entrada en vigor, sujetos a lo dispuesto en el Artículo 6.

d) La Secretaría General notificará a cada uno de los Estados Contratantes la fecha de entrada en vigor de las normas y de los métodos recomendados y de las enmiendas a los mismos.

Artículo 6

a) Cualquier Estado Contratante que considere imposible cumplir una norma interamericana, o concordar completamente sus propios reglamentos o métodos con tal norma, cuando ésta haya sido modificada, o que considere necesario adoptar reglamentos o métodos que difieran de lo establecido por una norma interamericana, notificará inmediatamente a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos las diferencias que existan entre su propio reglamento o método y lo establecido por la norma interamericana.

b) Cuando se trate de enmiendas a las normas interamericanas, cualquier Estado Contratante que no haga las modificaciones correspondientes en sus propios reglamentos o métodos lo comunicará a la Secretaría General dentro de los sesenta días a contar de la fecha de la aprobación de la enmienda a la norma interamericana, o indicará las medidas que se proponga adoptar a este respecto.

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

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

Artículo 8

a) El instrumento original del presente Convenio, cuyos textos en español, francés, inglés y portugués son igualmente auténticos, será depositado en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, la cual enviará copias certificadas a cada uno de los gobiernos de los Estados signatarios para los fines de su ratificación.

b) Este Convenio será ratificado por los Estados signatarios de conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales. Los instrumentos de ratificación y los de adhesión serán depositados en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, que notificará dicho depósito a cada uno de los gobiernos de los Estados signatarios y a cada uno de los gobiernos de los Estados adherentes.

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

Artículo 10. El Comité Técnico Permanente de Puertos se encargará de dar continuidad al cumplimiento de este Convenio, inclusive de la revisión periódica de las normas y de los métodos recomendados. El Comité, por iniciativa propia o por recomendación de un Estado Contratante, invitará al

Grupo de Expertos a que se refiere el inciso b) del Artículo 4, a estudiar la conveniencia y posibilidad de cualquier proyecto de enmienda al Anexo mencionado en el inciso c) del Artículo 5, y formular recomendaciones al respecto. Si el examen y estudio de cualquiera de estas enmiendas interesara a los Congresos Interamericanos de Turismo o a los Congresos Panamericanos de Carreteras, éstos serán consultados.

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

Artículo 12

a) El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquiera de los Estados Contratantes en cualquier momento después de transcurridos cuatro años desde la fecha en que el Convenio entre en vigor en ese Estado.

b) La denuncia se hará mediante una notificación por escrito dirigida a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, la que informará a todos los demás Estados Contratantes acerca de cualquier denuncia que reciba y de la fecha de recepción de la misma.

c) La denuncia entrará en vigor transcurrido un año, o el plazo mayor que se determine en la notificación, desde la fecha en que fuere recibida por la Secretaría General de la Organización.

RESERVAS Y DECLARACIONES

Reserva de la Delegación de Chile

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

Declaración de la Delegación de Chile

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

Mar del Plata, Argentina
7 de junio de 1963

Anexo 6

ANEXO AL CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR EL TRANSPORTE
ACUATICO INTERNACIONAL - CONVENIO DE MAR DEL PLATA*

* Primera Conferencia Portuaria Intercamericana Extraordinaria (Washington, D.C. Estados Unidos, 19-20 de abril de 1966), Acta Final (OEA/Ser.C/VI.10.3), págs. 9-26 y 33-36.

Las Normas y Métodos recomendados que aparecen en este anexo se interpretarán del modo siguiente:

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

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

Capítulo I

DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES

A. Definiciones

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

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

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

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

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

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

/Equipos de

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

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

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

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

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

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

B. Disposiciones generales

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo II

RECEPCION Y DESPACHO DE LAS NAVES

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

A. Generalidades

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

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

B. Contenido y objeto de los documentos

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

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

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

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

/2.2.3 Norma.

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

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

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

a) A la recepción:

Nombre y nacionalidad de la nave

Nombre del Capitán

Puerto de embarque

Puerto de descarga

Marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida y descripción de las mercancías según los conocimientos de embarque, especificando si es explosiva, inflamable o venenosa, como se exige en la Norma 2.3

Nombre del consignatario de las mercancías

Número de los conocimientos de embarque

Puertos en los cuales se descargará la carga que queda a bordo

Puertos originales de embarque respecto a mercancías embarcadas por conocimientos de embarque directo

b) Al despacho:

Nombre y nacionalidad de la nave

Nombre del Capitán

Puerto de destino

Respecto a la mercancía embarcada en el puerto en cuestión:

Marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida de las mercancías según los conocimientos de embarque, especificando si es explosiva, inflamable o venenosa, como se exige en la Norma 2.3; número del conocimiento de embarque

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

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

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

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

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

2.4.1 Norma. Las autoridades aceptarán una Declaración de suministros (lista de rancho) firmada y fechada por el Capitán de la nave o por otro oficial competente debidamente autorizado.

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

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

/2.5.2 Método

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Procedimiento de recepción

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

5 copias de la Declaración general
4 copias del Manifiesto de Carga
4 copias de la Declaración de suministros de la nave
2 copias de la Declaración de efectos de la tripulación
4 copias de la Lista de la tripulación
4 copias de la Lista de pasajeros
1 copia de la Declaración marítima de sanidad

/D. Procedimiento de

D. Procedimiento de despacho

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

- 5 copias de la Declaración general
- 4 copias del Manifiesto de carga
- 3 copias de la Declaración de suministros de la nave
- 4 copias de la Lista de la tripulación
- 4 copias de la Lista de pasajeros

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

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

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

E. Medidas para facilitar el movimiento portuario

2.12 Método recomendado. Las autoridades, con la cooperación de los navieros y demás usuarios de los servicios portuarios, deberían tomar las medidas adecuadas a fin de que la estadía de las naves se mantenga en un mínimo; tomar medidas que permitan el movimiento satisfactorio del tráfico portuario; revisar frecuentemente todo procedimiento relativo a la recepción y despacho de las naves y a las medidas relacionadas con la carga y descarga, como también al abastecimiento de las naves, y finalmente tomar providencias para que las naves puedan recibirse y despacharse y

/realizar

realizar todas las operaciones de carga y descarga, en tanto sea viable, en la zona de trabajo de la nave. Las autoridades deberían limitar, en la forma más estricta posible, el número de personas que deben actuar oficialmente a bordo de las naves. Deberían, asimismo, prohibir el acceso a las naves a las personas ajenas a las actividades de recepción, carga, descarga y despacho.

F. Escalas consecutivas en dos o más puertos del mismo estado

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

G. Forma de llenar los documentos

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

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

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

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

Capítulo III

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS

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

A. Requisitos y procedimientos

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

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

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

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

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

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

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

3.6 Método recomendado. En la tarjeta de embarco y desembarco, las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

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

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

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

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

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

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

/3.10 Norma.

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

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

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

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

- a) Reunirse con su nave o para ser transferido a otra nave;
- b) Pasar en tránsito para reunirse con su nave en otro país, o para su repatriación, o para cualquier otro fin aprobado por las autoridades concernientes,

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

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

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

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

3.11.1 Método recomendado. Las autoridades deberían:

- a) Con la cooperación de los navieros y la administración portuaria, tomar medidas adecuadas tales como:
 - i) Un método de despacho individual y continuo de pasajeros y equipajes;
 - ii) Un método que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente por medio de una contraseña, su equipaje ya marcado, en cuanto sea colocado donde pueda reclamarse;
- b) Garantizar que la administración portuaria tome todas las medidas necesarias para que:
 - i) Se proporcione acceso fácil y rápido a los pasajeros que embarcan y desembarcan, como también a su equipaje hasta o desde los medios de transporte;
 - ii) Cuando, para fines gubernamentales, se exija a las tripulaciones el presentarse en ciertos locales, éstos sean de fácil acceso y estén tan cerca como fuere posible los unos de los otros.

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

/a) Proporcionar

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

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

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

C. Forma de llenar los documentos

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

Capítulo IV

ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCIAS Y OTROS ARTICULOS

A. Generalidades

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

B. Requisitos relativos a la documentación

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

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

/C. Procedimientos

C. Procedimientos relativos al despacho de artículos especiales

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo V

SALUD Y SERVICIOS VETERINARIOS Y FITOSANITARIOS

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

A. Generalidades

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

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

B. Documentos

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

/C. Procedimientos

C. Procedimientos

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

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

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

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

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

D. Facilidades

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

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

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

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

Capítulo VI

DISPOSICIONES VARIAS

A. Fianzas y otras garantías

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

B. Errores en los documentos y sanciones aplicables

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

/6.3 Norma.

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

C. Servicios en los puertos

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

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

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

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

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

RESERVA DE LA DELEGACION DE ARGENTINA

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

Apéndice A

OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

Modificaciones y agregados sugeridos por la Delegación Argentina^{1/}

- A. En el punto 2.2.2, agregar, luego de la denominación y detalle del buque: "Incluido calado de entrada y salida"; como requisito adicional: "Declaración Sanitaria".
- B. En los puntos 2.2.3 y 2.7.5, a continuación de "Capitán", en los dos puntos agregar "o cualquier otra persona debidamente autorizada", en remplazo de "o el agente de la nave u otra persona debidamente autorizada por una de ellas".
- C. En el punto 2.6.1, adicionar, luego de "apellido y nombre de cada tripulante", lo que sigue: "O personal de la dotación del buque". Asimismo, agregar luego de "categoría o función que desempeñe" la frase que sigue: "Sueldo y duración del contrato".
- D. Adicionar, en el punto 2.7.3, a los requisitos exigidos: "Documentos, número y sexo".
- E. En el punto 2.10, aumentar el número de copias de la lista de pasajeros a 5 (cinco), destinándose a Aduana, Migraciones, Sanidad, Prefectura y Policía Federal.
- F. En el punto 2.11, se podría reducir a tres el número de copias de lista de pasajeros.
- G. En el punto 2.15, intercalar luego de "manuscrito", y antes de "con tinta", "en letra de imprenta".
- H. Punto 3.5, Las leyes migratorias argentinas disponen que las tarjetas de embarque y desembarque deben ser llenadas por la empresa; siendo la autoridad del buque la responsable de la exactitud de los datos entendemos que tal función le corresponde a ésta y no al pasajero.

Esta representación señala lo anterior solamente a título de observación.
- I. En el punto 3.6, agregar, después de la frase "Documento oficial de identidad", lo que sigue: "fecha de expedición". Cuando el tráfico es de puerto, a puerto, no tocando terceros países, se puede prescindir del requisito de la "firma" y "Puerto de Embarco y Desembarco".
- J. Punto 3.8, luego del Reglamento Sanitario Internacional, agregar lo siguiente: "Sin perjuicio del exigido por las leyes de Inmigración".
- K. En el punto 3.10.2, en el final del texto, luego de la frase "El documento", agregar lo que sigue: "Y contará con la debida autorización de las autoridades migratorias".

1/ Véase Resolución, página 5, párrafo 2.

- L. En el punto 3.10.3, sería necesario agregar, al final, "y la ficha individual".
- M. La Delegación argentina estima conveniente cambiar la redacción actual del punto 5.4 de modo que quede como "método recomendado" en lugar de "...norma".
- N. En relación al Capítulo VI, la Delegación argentina hace la observación de carácter general de que, de conformidad con las leyes migratorias, las cauciones por el incumplimiento de ellas pueden ser documentadas o impuestas en efectivo, teniendo en cuenta las características de cada caso.
- O. En los puntos 6.2 y 6.3 la Delegación argentina estima que es necesario que se modifique la actual redacción, a fin de que figure como "método recomendado" en lugar de "norma".

DELEGACION DE MEXICO

La Delegación de México se permite sugerir las siguientes observaciones y recomendaciones al proyecto de Anexo al Convenio Interamericano para facilitar el Transporte Acuático Internacional:

1. En el Capítulo I - Definiciones y disposiciones generales. A. Definiciones dice: "A los efectos de las disposiciones de este Anexo, se atribuyen los siguientes significados a los términos que aparecen a continuación:

Podría mejorarse la redacción empezando por la preposición "para" en lugar de la "a" y quedaría: "Para los efectos de las disposiciones de este Anexo,..."

2. Carga. Se sugiere suprimir el término "acompañados" que aparece en la última línea, para referirse al equipaje de los pasajeros.
3. Equipaje acompañado de los pasajeros. "Los artículos, incluso moneda corriente, transportados para un pasajero, en la misma nave, ya sea en el camarote o en otra parte y siempre que no se lleven con arreglo a contrato de transporte u otro acuerdo similar."

Se sugiere suprimir del rubro el término "acompañado" para que diga: "Equipaje de los pasajeros." A continuación, donde dice "transportados para un pasajero", debe decir, "transportados por un pasajero".

4. En el párrafo tercero, letra B. Disposiciones generales dice: "Las disposiciones de este Anexo no impedirán que las autoridades tomen las medidas apropiadas..."

Para mayor precisión se sugiere agregar después del término "autoridades" el complemento "de cada país" para que quedara redactado de la siguiente forma: "Las disposiciones de este Anexo no impedirán que las autoridades de cada país, tomen las medidas apropiadas..."

5. 1.1 Norma. En el segundo renglón dice "y mantendrán en el mínimo el requisito de la información adicional".

Por cuestión de estilo debe decirse: "En todos los casos, las autoridades de cada país exigirán que se proporcione sólo la información esencial y mantendrán al mínimo el requisito de la información adicional."

6. 1.2. Método recomendado. En la tercera línea, al referirse a las autoridades, se sugiere nuevamente se agregue "de cada país".

En la sexta línea al decirse "cualesquiera" existe una redundancia ya que en la línea anterior se habla de dos o más documentos, por lo que deberá suprimirse "cualesquiera".

En la última línea para mayor claridad después de "viable y" se sugiere agregar "se" para que quede redactado en la forma siguiente "en todo caso en que sea viable y se facilite sustancialmente la labor".

7. Capítulo II. En el primer párrafo, cuarta línea donde dice: "el pedido" se sugiere se diga "la petición" para mayor claridad.

En este mismo párrafo, sexta línea, se sugiere se ponga "similares" en vez de "vinculados" ya que esta palabra tiene una connotación distinta de la que se le pretende dar.

8. 2.1 Norma. Se sugiere se cambie la redacción de esta norma en la forma siguiente: "En los casos de recepción o despacho de naves, las autoridades de cada país exigirán, para revisión y entrega posterior, sólo los documentos siguientes:"

Igualmente se observa por lo que se refiere a la documentación exigida por las autoridades de cada país, que no se hace ninguna distinción en el caso de recepción o despacho de una nave no obstante que se trata de situaciones distintas por lo que se sugiere que en el caso de recepción de una nave se le exija el despacho o "zarpe" del puerto de procedencia, que deberá agregarse a la lista que aparece.

9. 2.5.1 Norma. En la cuarta línea al hablar de que cada tripulante "estampe su firma" o si no puede hacerlo "su signo", se sugiere se cambie por "su huella digital" ya que el primer término es confuso y en cambio la huella digital es un medio de identificación universalmente aceptado.

10. 2.7.1 Método recomendado. Se acostumbra la lista de pasajeros para facilitar, entre otras cosas, su identificación en caso de accidentes. No se ve, por lo tanto, la conveniencia de este método recomendado, toda vez que aun en las rutas cortas pueden ocurrir percances y si se elimina la lista se dificultará la tramitación, entre otras cosas, del pago de los seguros e indemnizaciones a que hubiere lugar, por lo que se sugiere que en ningún caso se exima a las naves de la presentación de este documento.

11. 3.9. Método recomendado. Se considera que la primera parte de este método es confusa ya que indica una supeditación del pasajero al equipaje que lleva consigo, por lo que se sugiere se radacte en la forma siguiente: "Normalmente, las autoridades deberán realizar la inspección aduanera del equipaje que los pasajeros lleven consigo al desembarcar, sobre una base de muestreo o de selección. Deberá prescindirse, hasta donde sea posible, de las declaraciones por escrito para el equipaje de los pasajeros."

12. 3.9.1 Método recomendado. Se sugiere suprimir el término "acompañado" por lo expuesto en el 3.9.

13. 3.9.2 Método recomendado. Igualmente se sugiere suprimir el término "acompañado" y sustituir "muestra" por "muestreo".

DELEGACIÓN DE VENEZUELA

La Delegación de Venezuela pidió que se hiciera constar que se reserva el derecho de presentar sus observaciones y recomendaciones cuando lo considere conveniente.

Anexo 7

SUGERENCIAS SOBRE MODIFICACIONES AL CODIGO ADUANERO UNIFORME
CENTROAMERICANO (CAUCA) Y SUGERENCIAS Y COMENTARIOS
SOBRE SU REGLAMENTO (RECAUCA)

I. CODIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO (CAUCA)

Título I

GENERALIDADES

Capítulo II

Definiciones

Artículo 3. (Págs. 4 y 5)

Letra a) Zona Aduanera; i) Zona primaria; ii) Zona secundaria

Requieren aclaración, pues es indudable que estas zonas coincidan con el recinto portuario o la zona de jurisdicción portuaria.

Capítulo III

Otras disposiciones generales

Artículo 8. (Pág. 6)

Debe ser modificado, si se desea que se sincronicen los horarios de trabajo de todos los servicios o empresas que actúan en el recinto portuario con el que la Autoridad Portuaria determine, de acuerdo con las normas de operación plenamente aceptadas.

Título II

DE LA ORGANIZACION ADUANERA

Capítulo VI

De las Aduanas y Oficinas Aduaneras

Artículo 16. (Pág. 10)

Se debe modificar, ya que la custodia de la mercadería en los puertos marítimos corresponde a la autoridad portuaria.

Artículo 17. (Págs. 10 y 11)

La mayoría de las funciones de los puertos marítimos que se señalan en este artículo corresponden a las empresas portuarias. Debe modificarse en consecuencia.

/Capítulo VII

Capítulo VII

Del personal aduanero

Artículo 19. (Pág. 11)

Debe ser modificado, pues la responsabilidad por pérdidas o daños de mercaderías dentro de los recintos de los puertos marítimos corresponden a la Autoridad Portuaria, y sólo a ella competen el manejo y la custodia de las mismas.

Título III

DE LAS OPERACIONES ADUANERAS

Capítulo X

Definiciones

Artículo 25. (Págs. 13 y 14); letras a), b), c) y d)

Debe aclararse para evitar, en lo que a los puertos marítimos se refiere, una confusión entre los trámites aduaneros y los procesos portuarios.

Título IV

DE LA RECEPCION DE LOS VEHICULOS

Capítulo XIV

De la llegada y visita

Artículo 38. (Pág. 17)

Se debe ampliar para incluir a la Autoridad Portuaria.

Artículo 39.

Se estima inconveniente darle carácter obligatorio a la visita; sería preferible que fuera opcional, sujeta al juicio del jefe de servicio respectivo. Convendría estudiar la posibilidad de suprimirla en las terminales portuarias.

Capítulo XV

De la presentación del manifiesto y otras declaraciones

Artículo 49. (Pág. 19)

Debe modificarse de manera que sólo se incluyan los documentos estrictamente necesarios para las funciones específicas de la aduana y se excluyan aquellos que interesan exclusivamente al puerto.

Título V

DE LA DESCARGA, RECEPCION Y DEPOSITO DE MERCANCIAS

Capítulo XVI

De la descarga

Artículo 58. (Pág. 20)

Debe aclararse que en el caso de puertos marítimos es la Autoridad Portuaria la que recibe las mercancías y no la Aduana, cuya intervención sólo se limita al control fiscal.

Artículo 61. (Pág. 21)

Debe indicarse que en los puertos marítimos administrados por una autoridad portuaria el traslado de las mercancías debe ser llevado a cabo por personal de la propia autoridad.

Artículo 62. (Pág. 21)

Habría que redactarlo de manera que se reconozca la existencia de las autoridades portuarias eutonomas que administren algunos puertos marítimos de la región.

Capítulo XVII

De la recepción de mercancías por la aduana

Cabría modificar la redacción de los artículos comprendidos entre el número 63 (página 22) y el número 74 (página 24) de manera que especifique claramente que las funciones allí señaladas corresponden exclusivamente a las empresas portuarias.

/Capítulo XVIII

Capítulo XVIII

De la salida de vehículos

Artículo 75. (Pág. 24)

Habría que hacer la salvedad de que en los puertos marítimos bajo la jurisdicción de una autoridad portuaria autónoma corresponde a ella autorizar o impedir la salida de un barco.

Título VI

DE LA DESTINACION Y RETIRO DE LAS MERCADERIAS

Capítulo XXI

Del aforo y retiro de mercancías

Artículo 91. (Pág. 28)

Cabría modificarlo para que señale la necesidad de que en los puertos marítimos bajo la administración de una autoridad portuaria, la operación de aforo se efectúe en presencia de los funcionarios portuarios responsables de la custodia de las mercaderías de que se trate.

Artículo 92. (Pág. 28)

Debe incluirse el concepto de que, en los puertos marítimos, el vista de aduana debe concurrir para la operación de aforo al lugar en que las mercancías se encuentren depositadas y no exigir, como ocurre actualmente en la mayoría de los puertos, que las mercaderías sean trasladadas a otros sitios, lo que da lugar a mayores gastos, riesgos de deterioros, robos, etc.;

Artículo 94. (Pág. 28)

En los puertos marítimos en que exista una autoridad portuaria que lleve a cabo las funciones de custodia y almacen de la carga, correspondería al Gerente o Administrador Portuario dar el visto bueno a las anotaciones del Vista en lo que a daños, depreciación o merma de las mercancías se refiera.

/Artículo 101.

Artículo 101. (Pág. 29)

Cabría agregar, al final del primer párrafo, el siguiente concepto: "previo conocimiento de la Autoridad Portuaria, como custodio de las mismas".

Artículo 102. (Pág. 30)

Debería contemplar una reserva de los derechos o tarifas por servicios portuarios.

Artículo 103. (Pág. 30)

Se debe aclarar que las mercaderías que se encuentran en los puertos marítimos administrados por empresas autónomas, serán retirados de los recintos portuarios y no de los aduaneros.

Título VII

DE LA EXPORTACION Y REEXPORTACION

Capítulo XXII

De la Exportación

Artículo 105. (Pág. 31)

Se debe modificar la redacción para aclarar en lo que a puertos marítimos se refiere, que las mercancías se despachan por el puerto bajo control de aduana, etc.

Artículo 115. (Pág. 32)

Debe establecerse que en los puertos marítimos las mercancías quedan depositadas en el puerto ... etc.

Título VIII

DE LA PRENDA ADUANERA

Capítulo XXIV

Artículo 116. (Pág. 33)

Debe señalarse además que las mercancías también responderán por el pago de servicios portuarios.

/Título IX

Título IX

DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPOSITO

Capítulo XXV

Artículo 117. (Pág. 33)

Debería establecerse que estos almacenes no podrán autorizarse sin consultar previamente a las Autoridades Portuarias, con el fin de proteger las cuantiosas inversiones de aquellos puertos que, además de contar con almacenes de tránsito, han invertido en áreas techadas para el depósito de mercaderías.

Artículo 118. (Pág. 34)

Se estima conveniente agregar al final la frase "previo pago de los valores adeudados por cualquier concepto a la Autoridad Portuaria".

Artículo 120. (Pág. 34)

Convendría señalar en este artículo que a la Autoridad Portuaria se entregará recibo por todas las mercaderías que abandonen su recinto para ingresar a un Almacén General de Depósitos y que, desde ese instante, cesa la responsabilidad del puerto (como custodio de la carga) por averías posteriores que pudieran apreciarse al ser entregadas al consignatario.

Artículo 130. (Pág. 36)

Convendría incluir en el inciso a) a las Autoridades Portuarias.

Título XI

Capítulo XXVIII

De las mercancías abandonadas

Artículo 137. (Pág. 38)

Debe modificarse para que, en lo que a puertos marítimos administrados por una Autoridad Portuaria se refiera, se estipule que los depósitos de las mercancías se efectuarán en los "recintos portuarios" y no aduaneros, sin que esto signifique que dichas mercancías no estarán bajo el control de la aduana, en las funciones de fiscalización que le son propias.

Capítulo XXIX

De la venta en pública subasta

Artículo 139. (Pág. 39)

Se debe modificar para asegurar también los adeudos por servicios portuarios

Título XII

DE LAS INFRACCIONES ADUANERAS Y SUS SANCIONES

Capítulo XXX

De las infracciones

Artículo 148. (Pág. 41)

Parecería conveniente aclarar los incisos g), h) e i), ya que, en puertos marítimos administrados por Autoridades Portuarias Autónomas tanto las funciones de amarra, atraque, fondeo de naves, como las de movilizar mercaderías, controlar los accesos a los recintos, etc. son propias de dicha Autoridad Portuaria.

Capítulo XXXI

De las facultades de las autoridades aduaneras para la persecución de las infracciones

Artículo 154. (Págs. 42 y 43)

Se debe modificar aclarando que las funciones y atribuciones de la Aduana, ejercidas dentro de los recintos portuarios (de una terminal marítima), deberán ser puestas en conocimiento de la Gerencia Portuaria cuando afecten sus responsabilidades de custodia o almacén de la carga. Todo ello sin perjuicio de la amplia colaboración y facilidades que la Autoridad Portuaria debe prestar a los funcionarios aduaneros en el cometido de sus funciones oficiales.

/Artículo 156.

Artículo 156. (Pág. 43)

En los puertos marítimos deberá notificarse a la Autoridad Portuaria, por ser la responsable tanto de los permisos de acceso de personas al puerto como de la custodia de la carga.

Título XIII

DE LAS RESPONSABILIDADES DE LA ADUANA

Capítulo XXXII

Artículo 161. (Pág. 44)

Debería aclararse que en las terminales marítimas administradas por la Autoridad Portuaria, ésta será responsable por las pérdidas o daños que sufran las mercancías.

Artículos 162, 163, 164 y 165. (Págs. 44 y 45)

Se debe señalar para los casos de puertos administrados por Autoridades Portuarias Autónomas que los requisitos indicados en estos artículos deberán cumplirse ante la Gerencia o Administración Portuaria.

Título XIV

DE LAS RECLAMACIONES ADUANERAS Y SUS RECURSOS

Capítulo XXXIII

Artículo 181. (Pág. 49)

Se debería exceptuar a los puertos marítimos cuando los plazos de almacenaje u otros deban ser determinados por la Autoridad Portuaria.

II. REGLAMENTO DEL CODIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO (RECAUCA)

Capítulo II

Las Aduanas u Oficinas Aduaneras

Sección 2.08. Organización básica

Inciso c). Indicar las funciones de almacenistas, en los puertos marítimos administrados por una Autoridad Portuaria, corresponderán a dicha Autoridad.

Sección 2.12. Sección de almacenes

Todas las funciones que se consignan en los incisos a) a f), en lo que a las terminales marítimas se refiere, corresponden a la Autoridad Portuaria.

Cabe reconocer que el RECAUCA en su Título 3 "llegada y salida de vehículos"; Capítulo I, "Tráfico marítimo"; Sección 3.00 "Aviso de llegada", y Sección 3.01 "Visita oficial", contemplan la obligación de avisar el arribo de un barco a la Autoridad Portuaria y la incluyen como miembro de la Comisión de Visita Oficial.

Insistimos en que la visita no debería tener carácter obligatorio, pues distrae al administrador portuario, que no tiene en muchos casos quien lo remplace adecuadamente. En la medida que sea mayor el número de naves que recalen en puerto, mayor será la ausencia obligada de este jefe, quien terminará por dedicar todo su tiempo a esta sola actividad, abandonando sus funciones primordiales. Actualmente esta obligación resulta anacrónica.

Sección 3.02. Determinación del lugar de atraque

El reconocimiento de la facultad de la Autoridad Portuaria es positivo porque implica la posibilidad de corregir los aspectos que se han señalado

Sección 3.03. Autorización para la carga y descarga

Cabría asignar esta facultad a las Autoridades Portuarias cuando sean ellos los que administren los puertos.

/Sección 3.04

Sección 3.04. Presentación de manifiestos y otras declaraciones

Inciso 2. Debe ser revisado teniendo presente que las labores de recepción, movilización y almacenamiento en los puertos marítimos administrados por una Autoridad Portuaria Autónoma corresponderán a esta y no a la Aduana.

Sección 3.05. Contenido de los manifiestos (Pág. 7)

Al modificarse las funciones de la Aduana en los puertos marítimos a que hemos hecho referencia, y quedar liberada de su papel de recepcionista, movilizador, almacenista y custodio de la carga, pareciera que el contenido de los manifiestos deberán indicarse más bien en un Código Portuario.

En todo caso, aun cuando en algunos puertos las funciones citadas las realice la Aduana, será necesario incluir este detalle en los reglamentos o disposiciones portuarias que se aprueben para Centroamérica.

Sección 3.06. Registro de manifiestos

Sección 3.07. La libreta-cheque

Sección 3.08. La lista de pasajeros y equipajes

Sección 3.09. Falta de documentos e irregularidades en los mismos

Valen para estas secciones los comentarios formulados en el acápite anterior.

Capítulo IV

Arribada forzosa de vehículos

Se requiere indicar que la Autoridad Portuaria será la que actúe en el caso de puertos marítimos administrados por esas Autoridades.

Sección 3.26. Declaración del porteador

Sección 3.27. Medidas de emergencia

Sección 3.28. Desembarque de personas y descarga de mercancías

Sección 3.29. Presentación de documentos por mercancías destinadas al país

Sección 3.30. Continuación del viaje

Sección 3.31. Obligación de pago por servicios prestados

Se requiere indicar que en las terminales marítimas administradas por la Autoridad Portuaria compete a ésta realizar las funciones que se señalan a la Aduana.

/Capítulo V

Capítulo V

Salida de vehículos

Sección 3.32. Permiso de salida

Procede el mismo comentario de las secciones 3.26 a 3.31.

Sección 4.01. Descarga en días u horas inhábiles

La función de descarga corresponde exclusivamente a la Autoridad Portuaria. Esta sección se debe modificar en consecuencia.

Cabe señalar que en las Secciones 4.00, comienzo de la descarga y 4.03 aviso previo en transporte de carga peligrosa se reconoce la existencia de las Autoridades Portuarias y las funciones que a ellas competen. El mismo criterio debería aplicarse en el resto de los casos señalados.

Capítulo II

De la recepción y depósito

Sección 4.04. Documento básico en la recepción de mercancías

Sección 4.05. No concurrencia del porteador a la recepción

Los aspectos que aquí se indican son totalmente de carácter portuario. Corresponde especificarlos en reglamentos o disposiciones sobre esta materia.

Sección 4.06. Cancelación del manifiesto

Se debe incluir a las Autoridades Portuarias para el caso de puertos administrados por ellas.

Sección 4.07. Fecha de recepción oficial de las mercancías

Habría que modificarla para tomar en cuenta a las autoridades Portuarias como administradoras de puertos marítimos y con funciones, entre otras, de recepcionistas de la carga.

Sección 4.08. Registro y control de la recepción y retiro de mercancías

Se deberían reformar para estipular que en los puertos marítimos operados por una Autoridad Portuaria Autónoma, las funciones que en esta sección se señalan sólo competen a ella.

/Sección 4.10

Sección 4.10. Almacenamiento de las mercancías

Sección 4.11. Almacenamiento de mercancías perjudiciales

Sección 4.12. Tasas de almacenaje

Tal como se ha reiterado, en las terminales marítimas operadas por las Autoridades Portuarias son ellas las que reciben, movilizan, almacenan y custodian la carga, por lo tanto las funciones y obligaciones que se señalan en estas Secciones corresponden fundamentalmente al puerto. Si se mantienen en este Reglamento para la Aduana, considerando que esta autoridad las ejecuta en otros puertos, deberán estipularse para los organismos portuarios en los Códigos o Reglamentos que se adopten en materia de puertos.

Título 5

DE LA IMPORTACION

Capítulo I

Solicitud de destinación y documentación

Sección 5.00. La póliza de importación

1. Deberá contemplar la existencia de las Autoridades Portuarias Autónomas como operadoras de terminales marítimas.
2. Cabría estudiar la conveniencia de que la Aduana reexaminara sus necesidades de documentos para evitar exigencias excesivas que encarecen los costos de los servicios portuarios.

Sección 5.06. Medios de excepción para probar el derecho a retirar mercancías.

Se debería adecuar, o repetir estas obligaciones, para los puertos marítimos administrados por Autoridades Portuarias.

Capítulo II

Aforo de las mercancías

Sección 5.12. Examen previo de las mercancías

3. Las autoridades portuarias.

/Sección 5.14.

Sección 5.14. Del aforo de las mercancías

Sería útil establecer aquí la obligación para el Vista de concurrir a efectuar el aforo al lugar en que las mercancías se encuentren depositadas para evitar movilizarlos a lugares prefijados lo que, además de encarecer la operación portuaria, puede dar lugar a pérdidas, deterioros o hurtos.

4. La exigencia que se formula para el Guarda-almacén, en este acápite es válida también para el personal portuario, en aquellos puertos que sean administrados por Autoridades Portuarias Autónomas.

Capítulo III

Retiro de las mercancías

Sección 5.17. Plazo para el retiro de las mercancías

Las tarifas, tiempo libre de almacenaje, etc., deben ser fijados por las Autoridades Portuarias Autónomas en las terminales marítimas que administren. Esto es importante consignarlo ya que pareciera que deben regir los que determina el CAUCA o su Reglamento. Cuando estos factores influyen en la severa congestión de las zonas portuarias y por lo mismo, deberían ser fijadas de manera de solucionar esta situación.

Título 6

DE LA EXPORTACION Y REEXPORTACION

Capítulo I

De la Exportación

Sección 6.11. Embarque de las mercancías

La facultad que aquí se señala corresponde al Administrador o Gerente Portuario en los puertos operados por Autoridades Portuarias Autónomas.

Capítulo II

De la reexportación

Sección 6.27. Embarque de las mercancías

Facultad portuaria en aquellos puertos administrados por Autoridades Portuarias Autónomas.

Título 7

OTRAS OPERACIONES ADUANERAS

Capítulo I

Importaciones temporales

Sección 7.02. Retiro de mercancías de importación temporal

Cabría corregirlo para tomar en cuenta a las Autoridades Portuarias que operan ciertas terminales en Centroamérica.

Capítulo IV

Tránsito internacional de mercancías

Sección 7.22. Retiro de las mercancías

Las funciones que aquí se señalan corresponden al puerto en las terminales que operan Autoridades Portuarias. De mantenerse para la Aduana, cabría repetirlas para el puerto en los Códigos o Reglamentos que sobre esta materia se aprueben.

Sección 7.23. La guía de mercancías en tránsito

Habría que revisar el número de formularios que exige la Aduana, para reducirlos a lo estrictamente indispensable.

Sección 7.24. Tránsito en vehículos cerrados

Se considera muy útil la facultad que se otorga a la Aduana en esta Sección y se estima que, por la gran importancia que para Centroamérica tendrá el transporte de carga unificada y especialmente los "containers", se debería ampliar y hacerse más flexible, con el fin de proporcionar a este tráfico incentivos para incrementarse.

/Sección 7.25.

Sección 7.25. Medidas de seguridad

El contenido de esta Sección es válido para las Autoridades Portuarias en los puertos marítimos que ellas administren.

Capítulo V

Cabotaje

Sección 7.35. Presentación del Manifiesto y otros documentos

Sección 7.36. Contenido del Manifiesto

Sección 7.37. Embarque de las mercancías

Sección 7.38. Autorización a la Aduana para contramarcas los bultos

Sección 7.39. Descarga de la nave

Sección 7.40. Recepción de las mercancías por la Aduana

Sección 7.41. Mercancías fuera del Manifiesto

Sección 7.42. Mercancías que no lleguen al puerto de destino

Sección 7.43. Transporte de mercancías de cabotaje y de comercio internacional

Dado el caso que las disposiciones que se consignan en todas las Secciones anteriores son también válidas para las Autoridades Portuarias, parece conveniente, y así lo recomendamos, que se constituya una Comisión conjunta, con representación de Aduana y Puerto, para que revisen y adecúen estas y otras disposiciones, con objeto de que resulten concordantes las que se estipulen en los Códigos y Reglamentos Aduaneros y Portuarios. Lo contrario sólo producirá molestias y problemas a los usuarios, que es deber evitar para una mejor expedición de los puertos marítimos.

Título 9

ALMACENES GENERALES DE DEPOSITO

Capítulo I

Habilitación y vigilancia

Sección 9.01. Creación de los Almacenes

Estimamos necesario consignar la disposición de que estos almacenes sólo serán autorizados cuando las terminales marítimas no cuenten con instalaciones suficientes y adecuadas. Habida consideración de ello, cabría
/establecer

establecer un procedimiento en que la Autoridad destinada a otorgar o resolver sobre las solicitudes que los particulares eleven al efecto, les den curso sólo cuando ellas tengan un VB o aceptación del puerto.

Sección 9.05. Investigación de la Dirección

La investigación que señala esta sección debería extenderse a verificar si existe en los recintos portuarios marítimos falta de áreas techadas.

Capítulo II

Traslado, depósito y despacho de mercancías

Sección 9.11. Solicitud de traslado

Estimamos indispensable consignar que, antes de cualquier autorización de traslado, de las mercancías de que se trate a los Almacenes Generales de Depósito, deben cancelarse a la Autoridad Portuaria todos los valores que le adeuden por los servicios prestados.

Sección 9.14. Casos en que la Aduana no aceptará la solicitud

Cabía agregar:

- a) Cuando la solicitud de que se trate no cuente con el VB de la Autoridad Portuaria;
- b) Cuando teniendo dicho VB no acreditare haber cancelado los valores correspondientes a los servicios prestados por la Autoridad Portuaria.

Sección 9.20. Casos en que no se autorizará el traslado

Agregar: la falta de comprobación de haber cancelado al puerto los valores que correspondan por los servicios prestados.

Sección 9.31. Tanques de almacenamiento de mercancías a granel

Se recomienda estudiar esta disposición en conjunto con las Autoridades Portuarias para que los puntos de vista, en cuanto a la apreciación del trato que debe otorgarse a los tanques para almacenar mercancías a granel, sea concordante entre Aduana y Puerto.

Título 10

AGENTES ADUANEROS

Capítulo I

Autorización

Capítulo II

Obligaciones y sanciones

Las disposiciones que en este Título 10 se consignan, tanto en los Capítulos I como II, Secciones 10.00 a 10.17, parecen tener plena vigencia y aplicación para los agentes de naves. Dada la circunstancia que tanto los agentes de aduana como de naves tienen una actuación importante en las terminales marítimas, esta reglamentación podría estudiarse en conjunto, con objeto de que dichos personeros cumplan a satisfacción los requerimientos de Aduana y Puerto.

Se deja constancia que, especialmente los Agentes de Naves, a la fecha, no cumplen con los requisitos mínimos para garantizar un correcto y buen desempeño lo que en algunos Puertos y Países Centroamericanos ha producido problemas más o menos serios (Matías de Gálvez y Cortés).

Título 11

VENTA DE MERCANCIAS EN PUBLICA SUBASTA

Sección 11.01. Requisitos del documento de mercancías en abandono

Inciso j) Cabría agregar, dentro de los requisitos que esta Sección determina, la estimación de las cuentas pendientes por concepto de servicios prestados por el Puerto.

Sección 11.02. Mercancías en mal estado, prohibidas o restringidas

Inciso 2. (Párrafo segundo) Debe incluirse entre las autoridades que se señalan, un representante del Puerto.

/Título 16

Título 16

DISPOSICIONES FINALES

Sección 16.01. Facultades de la Aduana frente a las Autoridades Portuarias

Parece conveniente que el contenido de esta Sección se redacte en forma que delimite claramente las funciones de uno y otro servicio en cada puerto en que se crea una Autoridad Portuaria, ya sea de carácter restringido para el manejo de un solo puerto o de carácter nacional, para administrar, controlar, etc., todos los puertos de un determinado país.