

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA NACIONAL
LEGISPAN
LEGISLACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

Tipo de Norma: LEY

Número: 44

Referencia:

Año: 2008

Fecha(dd-mm-aaaa): 15-07-2008

Título: POR LA CUAL SE APRUEBA EN TODAS SUS PARTES EL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO, ADOPTADO EN LONDRES EL 9 DE ABRIL DE 1965.

Dictada por: ASAMBLEA NACIONAL

Gaceta Oficial: 26085

Publicada el: 17-08-2008

Rama del Derecho: DER. MARITIMO, DER. INTERNACIONAL PÚBLICO

Palabras Claves: Embarcaciones, Buques de carga, Transporte de carga, Marina mercante, Tratados, acuerdos y convenios internacionales, Tratados y acuerdos multilaterales

Páginas: 100

Tamaño en Mb: 4.765

Rollo: 560

Posición: 3

LEY 44

De 15 de julio de 2008

Por la cual se aprueba en todas sus partes el **CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**, adoptado en Londres el 9 de abril de 1965

LA ASAMBLEA NACIONAL**DECRETA:**

Artículo 1. Se aprueba, en todas sus partes, el **CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**, que a la letra dice:

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

LOS GOBIERNOS CONTRATANTES,

DESEANDO facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, documentos y formalidades exigidos para la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

Artículo I

De acuerdo con las disposiciones del presente Convenio y de su anexo, los Gobiernos Contratantes se comprometen a adoptar todas las medidas adecuadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo.

Artículo II

- 1) Los Gobiernos Contratantes, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, se comprometen a cooperar en la elaboración y aplicación de las medidas destinadas a facilitar la llegada, estancia en puerto y salida de los buques. Estas medidas serán, dentro de lo posible, por lo menos tan favorables como las que estén en vigor para otros medios internacionales de transporte, aunque dichas medidas difieran según las modalidades particulares de cada uno de ellos.
- 2) Las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional previstas en el presente Convenio y su anexo se aplican por igual a los buques de los Estados, sean o no ribereños, cuyos Gobiernos son Partes en el presente Convenio.
- 3) Las disposiciones del presente Convenio no se aplican ni a los buques de guerra ni a los yates de recreo.



Artículo III

Los Gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar, en la medida de lo posible, para unificar los trámites, documentos y formalidades en todos los aspectos en los que dicha uniformidad pueda facilitar y mejorar el tráfico marítimo internacional, así como para reducir al mínimo las modificaciones que se estimen necesarias destinadas a satisfacer las exigencias de orden interno.

Artículo IV

Con el objeto de lograr los fines enunciados en los artículos precedentes del presente Convenio, los Gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar entre sí o por medio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental² (en adelante denominada la "Organización"), en las cuestiones relativas a los trámites, documentos y formalidades exigidos, así como a su aplicación al tráfico marítimo internacional.

Artículo V

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

2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio o de su anexo será interpretada como impedimento para que un Gobierno Contratante aplique las medidas temporales que juzgue necesarias para preservar la moralidad, el orden y la seguridad públicos, o para impedir la introducción o la difusión de enfermedades o plagas que puedan poner en peligro la salud pública o contagiar a los animales o plantas.

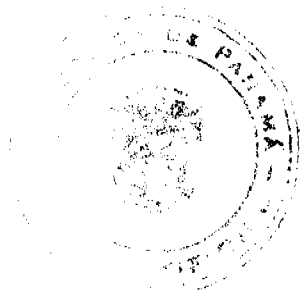
3) Todas las cuestiones que no son objeto de disposiciones expresas en el presente Convenio continuarán sujetas a la legislación de los Gobiernos Contratantes.

Artículo VI

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

- a) *Normas*: las medidas cuya aplicación uniforme por los Gobiernos Contratantes, conforme a las disposiciones del Convenio, se juzga necesaria y practicable para facilitar el tráfico marítimo internacional;
- b) *Prácticas recomendadas*: las medidas cuya aplicación por los Gobiernos Contratantes se estima deseable para facilitar el tráfico marítimo internacional.

² En virtud de las enmiendas al Convenio constitutivo de la Organización, que entraron en vigor el 22 de mayo de 1982, el nombre de la Organización pasó a ser "Organización Marítima Internacional".

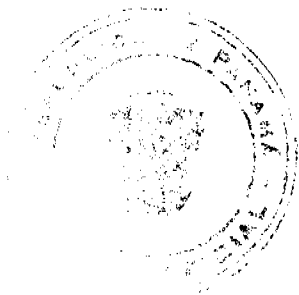


Artículo VII

- 1) El anexo al presente Convenio puede ser enmendado por los Gobiernos Contratantes, bien a iniciativa de uno de ellos, bien por una Conferencia convocada a dicho efecto.
- 2) Todo Gobierno Contratante puede proponer una enmienda al anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organización (en adelante denominado el "Secretario General"):
 - a) Toda enmienda propuesta de conformidad con este párrafo será examinada por el Comité de Facilitación de la Organización, a condición de que haya sido distribuido por lo menos tres meses antes de la reunión del mencionado Comité. Si fuere aprobada por dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité, la enmienda será comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes.
 - b) Toda enmienda al anexo en virtud de este párrafo entrará en vigor 15 meses después de haber sido comunicada la propuesta por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes, a menos que dentro de los 12 meses siguientes a tal comunicación un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan la propuesta.
 - c) El Secretario General informará a todos los Gobiernos Contratantes de toda notificación recibida en virtud del apartado b) y de la fecha de entrada en vigor.
 - d) Los Gobiernos Contratantes que no acepten una enmienda no quedarán obligados por dicha enmienda, sino que se atenderán al procedimiento previsto en el artículo VIII del presente Convenio.
- 3) El Secretario General convocará una Conferencia de los Gobiernos Contratantes encargada de examinar las enmiendas al anexo cuando un tercio, por lo menos, de dichos gobiernos lo soliciten. Toda enmienda aprobada en el curso de esta Conferencia por mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que el Secretario General notifique la enmienda aprobada a los Gobiernos Contratantes.
- 4) El Secretario General informará a los Gobiernos Signatarios, en el plazo más breve, de la aprobación y entrada en vigor de toda enmienda en virtud del presente artículo.

Artículo VIII

- 1) Todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, documentos y formalidades para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de



las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dicha norma. Esta notificación deberá hacerse lo antes posible después de la entrada en vigor del presente Convenio para el Gobierno interesado o cuando éste haya tomado la decisión de exigir trámites, documentos y formalidades diferentes de los prescritos en la norma.

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

3) Se insta a los Gobiernos Contratantes a que adapten en la medida de lo posible sus trámites, documentos y formalidades a las prácticas recomendadas. Tan pronto como un Gobierno Contratante haya realizado esta adaptación, informará de ello al Secretario General.

4) El Secretario General informará a los Gobiernos Contratantes de toda notificación que le sea hecha en aplicación de los párrafos precedentes del presente artículo.

Artículo IX

El Secretario General convocará una Conferencia de los Gobiernos Contratantes para la revisión o enmienda del presente Convenio a petición de un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes. Toda revisión o enmienda será aprobada por una mayoría de dos tercios de la Conferencia y posteriormente certificada y comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes para su aceptación. Un año después de la aprobación por los dos tercios de los Gobiernos Contratantes de la revisión o las enmiendas, cada revisión o enmienda entrará en vigor para todos los Gobiernos Contratantes con la excepción de aquellos que, antes de su entrada en vigor, hayan declarado que no la aceptan. En el momento de aprobar un texto revisado o una enmienda, la Conferencia puede decidir por mayoría de dos tercios que ésta es de tal naturaleza que todo Gobierno que haya hecho esta declaración y que no acepte la revisión o la enmienda, dentro de un plazo de un año a partir de su entrada en vigor, cesará de ser Parte en el Convenio al expirar dicho plazo.

Artículo X

1) El presente Convenio estará abierto a la firma durante seis meses a partir de esta fecha, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

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



- a) firma sin reserva en cuanto a aceptación;
- b) firma con reserva en cuanto a aceptación, seguida de aceptación; o
- c) adhesión.

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

3) El Gobierno de todo Estado que no tenga derecho a constituirse en Parte en el Convenio en virtud del párrafo 2 del presente artículo podrá solicitarlo a través del Secretario General y será admitido como Parte en el Convenio, conforme a las disposiciones del párrafo 2, a condición de que su solicitud haya sido aprobada por dos tercios de los Miembros de la Organización que no sean Miembros Asociados.

Artículo XI

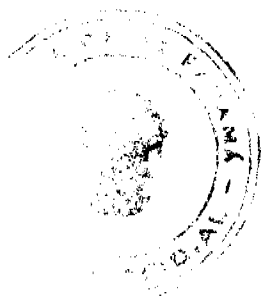
El presente Convenio entrará en vigor sesenta días después de la fecha en que los Gobiernos de al menos diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a aceptación, o hayan depositado instrumentos de aceptación o adhesión. Para cualquier Gobierno que lo acepte o se adhiera al mismo posteriormente, entrará en vigor sesenta días después del depósito del instrumento de aceptación o adhesión.

Artículo XII

Cuando el presente Convenio haya estado en vigor tres años respecto a un Gobierno Contratante, dicho Gobierno podrá denunciarlo mediante notificación escrita dirigida al Secretario General, quién comunicará a todos los restantes Gobiernos Contratantes el contenido y la fecha de recepción de dicha notificación. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación, o después de un plazo mayor si así se especifica en la notificación.

Artículo XIII

1. a) Las Naciones Unidas, cuando asumen la responsabilidad de la administración de un territorio, o cualquier Gobierno Contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, consultarán lo antes posible a ese territorio con el fin de hacer extensiva la aplicación del presente Convenio a ese territorio y, en todo momento, podrán declarar que el presente Convenio se hace extensivo a tal territorio mediante una notificación escrita dirigida al Secretario General.
- b) La aplicación del presente Convenio se hará extensiva al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de ésta o de otra fecha que se indique en la notificación.
- c) Las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio se aplicarán a todo territorio al cual se haga extensivo el Convenio conforme al presente artículo. A tal efecto, la expresión "sus trámites, documentos y formalidades" comprende las que estén en vigor en el territorio en cuestión.



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

2) El Secretario General notificará a todos los Gobiernos Contratantes la extensión del presente Convenio a cualquier territorio en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, haciendo constar en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio se ha hecho extensivo.

Artículo XIV

El Secretario General dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios del Convenio, a todos los Gobiernos Contratantes y a todos los Miembros de la Organización, de:

- a) el estado de las firmas del presente Convenio y sus fechas;
- b) el depósito de instrumentos de aceptación y adhesión, así como las fechas de depósito;
- c) la fecha en la cual entre en vigor el Convenio de acuerdo con el Artículo XI;
- d) cualquier notificación recibida de acuerdo con los artículos XII y XIII y su fecha;
- e) la convocatoria de cualquier conferencia según lo dispuesto en los artículos VII y IX.

Artículo XV

El presente Convenio y su anexo serán depositados ante el Secretario General, quien enviará copias certificadas del mismo a los Gobiernos signatarios y a los demás Gobiernos que se adhieran al mismo. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, será registrado por el Secretario General de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo XVI

El presente Convenio y su anexo están redactados en los idiomas inglés y francés, y ambos textos tendrán la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas ruso y español, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos han firmado el presente Convenio².

HECHO en Londres, a nueve de abril de 1965.

² Se omiten las firmas



Anexo

Capítulo 1 - Definiciones y disposiciones generales

A. Definiciones

Para los fines de aplicación del presente anexo, las expresiones que a continuación se citan poseen el siguiente significado:

Admisión temporal: régimen aduanero que permite recibir ciertas mercancías en un territorio aduanero con suspensión total o parcial de los derechos y los impuestos a la importación y en el que no se aplica ninguna prohibición ni restricción de carácter económico a las importaciones; dichas mercancías deben importarse con un fin concreto y destinarse a la reexportación en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, salvo la depreciación normal debida al uso que se haya hecho de ellas.

Autoridades públicas: organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar o hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las normas y prácticas recomendadas que contiene el presente anexo.

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

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

Carga: todos los bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos de correo, las provisiones, las piezas de repuesto y el equipo del buque, los efectos de la tripulación y los equipajes acompañados de los pasajeros.

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

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

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

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



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

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

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

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

Hora estimada de llegada (ETA): hora a la que un buque tiene previsto llegar a la estación de práctico del puerto, u hora a la que tiene previsto entrar en una zona portuaria específica en la que se aplique el reglamento del puerto.

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

Manifiesto: documento en el que se recapitulan los distintos datos procedentes de los conocimientos de embarque y otros documentos de transporte expedidos para llevar las mercancías a bordo del buque.

Medidas de protección: medidas elaboradas y aplicadas con arreglo a acuerdos internacionales para mejorar tanto la protección a bordo de los buques y en las zonas e instalaciones portuarias como la de las mercancías objeto de comercio internacional, a fin de detectar y prevenir cualquier acto ilícito².

Objetos postales: correspondencia y otros objetos confiados a un buque por las administraciones postales para que los remitan a otras administraciones postales en los puertos de escala del buque.

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

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

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

² Véanse el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA), el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), y el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS).



1.2 Práctica recomendada. No obstante el hecho de que los documentos pueden ser prescritos y exigidos por separado para determinados fines en el presente anexo, las autoridades públicas teniendo en cuenta el interés de las personas que han de rellenar dichos documentos, así como el objeto de los mismos, preverán la fusión en uno sólo de dos o más documentos, siempre que sea posible y cuando de ello se derive una *facilitación* apreciable.

1.3 Práctica recomendada. Las medidas y procedimientos impuestos por los Gobiernos Contratantes con fines de protección o para evitar el tráfico de estupefacientes deberán ser eficaces y, siempre que sea posible, deberá utilizarse la informática. Tales medidas y procedimientos (como la gestión del riesgo y la comprobación de la información), deben aplicarse de modo que se interfiera lo menos posible con los buques, las personas y bienes a bordo y se eviten demoras innecesarias.

C. Sistemas de intercambio electrónico de información

1.4 Norma. Al introducir los sistemas de intercambio electrónico de información sobre la llegada, permanencia y salida del buque, las personas y la carga que las autoridades públicas prescriben para facilitar los trámites de despacho, los Gobiernos Contratantes instarán a las autoridades públicas y otras partes interesadas (propietarios de buques, compañías de manipulación de carga, puertos marítimos, agentes de carga, etc.) a que realicen el intercambio de datos de conformidad con las correspondientes normas de las Naciones Unidas, incluida la norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT).

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

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

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

- a) ofrecer a todas las partes interesadas, desde el comienzo, la oportunidad de realizar consultas;
- b) evaluar los procedimientos actuales y eliminar los que sean innecesarios;
- c) determinar los procedimientos que deban formalizarse;
- d) utilizar al máximo posible las recomendaciones de las Naciones Unidas y las normas pertinentes de la ISO;
- e) adaptar dichos sistemas a las aplicaciones multimodales; y



Polizón: persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes.

Polizón frustrado: persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto.

Puerto: todo puerto, terminal, terminal mar adentro, astillero de buques o de reparaciones o rada normalmente utilizados para la carga, descarga, reparación y fondeo de buques, o todo otro lugar en el que un buque puede hacer escala.

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

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

Tripulante: toda persona contratada efectivamente para desempeñar a bordo, durante un viaje, cometidos en relación con el funcionamiento o el servicio del buque, y que figure en la lista de la tripulación.

B. Disposiciones generales

Teniendo en cuenta al párrafo 2 del Artículo V del Convenio, las disposiciones del presente anexo no impedirán que las autoridades públicas tomen todas las medidas pertinentes o soliciten los datos suplementarios que estimen necesarios en caso de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyen una grave amenaza para el orden público, la seguridad o la salud públicas, tales como los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima o el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, o con el fin de impedir la introducción o la propagación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o las plantas.

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

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

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



- f) tomar las medidas necesarias para minimizar el costo de implantación de dichos sistemas por los armadores, y otras empresas privadas.

1.7.1 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas y otras partes interesadas a que colaboren o participen directamente en la elaboración de sistemas electrónicos en los que se utilicen normas internacionales, con objeto de mejorar el intercambio de información sobre la llegada, permanencia y salida de los buques, las personas y la carga, y garantizar la compatibilidad entre los sistemas de las autoridades públicas y los de las demás partes interesadas.

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

1.8.1 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas a que adopten acuerdos que permitan que los operadores comerciales y transportistas, incluidos los buques, presenten en un solo punto de entrada todos los datos exigidos sobre la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques, las personas y la carga, con objeto de evitar la duplicación.

D. Tráfico ilícito de drogas

1.9 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben procurar establecer acuerdos de cooperación con los propietarios de buques y otras partes interesadas a fin de incrementar su capacidad para combatir el contrabando de drogas y mejorar al tiempo la facilitación. Tales acuerdos deben basarse en los memorandos de entendimiento del Consejo de Cooperación Aduanera² (CCA) y en las directrices conexas.

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

E. Técnicas de inspección

1.11 Norma. Las autoridades públicas utilizarán la gestión de riesgos para mejorar sus procedimientos de inspección fronterizos en lo que respecta a:

- ? el levante y el despacho aduanero de la carga;
- ? las prescripciones en materia de protección; y
- ? su capacidad de detección de actividades de contrabando,

facilitando así la circulación legítima de personas y mercancías.

² A partir de 1994 conocida como Organización Mundial de Aduanas.



Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

El presente capítulo contiene las disposiciones exigidas a los propietarios de buques por las autoridades públicas a la llegada, permanencia en puerto y salida de un buque; ello no significa en modo alguno que no deban presentarse a las autoridades competentes ciertos certificados y documentos relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad y dotación del buque, así como sobre otros aspectos conexos².

A. Disposiciones generales

2.1 Norma. Las autoridades públicas no exigirán a la llegada o salida de buques a los cuales se aplica el Convenio más que la entrega de los documentos previstos en el presente capítulo.

Estos documentos son:

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

Nota: se han elaborado los siguientes impresos FAL que figuran en el apéndice 1:

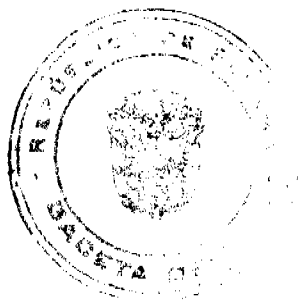
- Declaración general - Impreso FAL 1
- Declaración de carga - Impreso FAL 2
- Declaración de provisiones del buque - Impreso FAL 3
- Declaración de efectos de la tripulación - Impreso FAL 4
- Lista de la tripulación - Impreso FAL 5
- Lista de pasajeros - Impreso FAL 6
- Manifiesto de mercancías peligrosas - Impreso FAL 7.

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

2.1.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos para utilizar la información previa a la llegada y a la salida, con el fin de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas para agilizar los pertinentes trámites aduaneros del despacho/levante de la carga y de las personas.

2.1.3 Práctica recomendada. La legislación nacional debe precisar las condiciones de presentación de la información previa a la llegada y a la salida. Si bien normalmente los datos previos a la llegada no deben transmitirse con demasiada antelación a la partida del buque del país de salida, además de las

² Véase la circular FAL 2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151.



reglas básicas, la legislación nacional puede especificar las excepciones en caso de que el tiempo del viaje sea más corto de lo estipulado en dichas reglas.

2.1.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir la presentación por separado de la declaración general, la declaración de carga, la lista de la tripulación y la lista de pasajeros cuando los datos contenidos en esos documentos se hayan incluido en la información previa a la llegada.

2.1.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben encargarse de:

- a) elaborar sistemas de transmisión electrónica de datos para la presentación de la información previa a la llegada o la salida del buque; y
- b) examinar la reutilización o utilización posterior de la información previa a la llegada o la salida del buque en procedimientos ulteriores, como parte de la información prescrita para el levante o despacho aduanero de los pasajeros y de la carga.

B. Contenido y objeto de los documentos

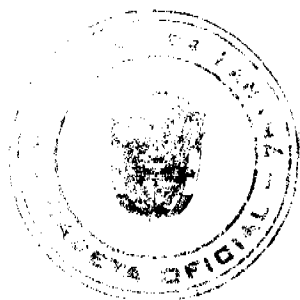
2.2 Norma. La declaración general será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida referente al buque.

2.2.1 Práctica recomendada. El mismo formulario de declaración general debe ser aceptado tanto a la llegada como a la salida del buque.

2.2.2 Práctica recomendada. En la declaración general las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos:

- ? nombre, tipo y número IMO del buque
- ? distintivo de llamada
- ? estado de abanderamiento del buque
- ? pormenores relativos a la matrícula
- ? pormenores relativos al arqueo
- ? nombre del capitán
- ? nombre y datos de contacto del agente del buque
- ? descripción somera de la carga
- ? número de tripulantes
- ? número de pasajeros
- ? pormenores someros referentes al viaje
- ? fecha y hora de llegada o fecha de salida
- ? puerto de llegada o de salida
- ? situación del buque en el puerto
- ? necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recogida de desechos y residuos
- ? último puerto de escala/próximo puerto de escala.

2.2.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración general esté fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.



2.3 Norma. La declaración de carga será el documento básico en el que figuren los datos, exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida referentes a la carga. Sin embargo, los pormenores referentes a mercancías peligrosas pueden ser exigidos por separado.

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

a) a la entrada

- ? nombre y número IMO del buque
- ? Estado de abanderamiento del buque
- ? nombre del capitán
- ? puerto de carga
- ? distintivo de llamada
- ? puerto donde está redactada la declaración
- ? identificación de los contenedores, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía o, si es posible, código del sistema armonizado⁷
- ? número de los documentos de transporte de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión
- ? puertos en los cuales la carga que permanece a bordo será desembarcada
- ? primeros puertos de embarque de las mercancías cargadas según los documentos de transporte multimodal o conocimientos de embarque directos

b) a la salida

- ? nombre y número IMO del buque
- ? Estado de abanderamiento del buque
- ? nombre del capitán
- ? puerto de descarga
- ? distintivo de llamada
- ? para las mercancías cargadas en el puerto en cuestión: identificación de los contenedores, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de las mercancías
- ? número de los documentos de transporte de la carga embarcada en el puerto en cuestión.

Nota 1: a los efectos de describir de manera idónea el número y tipo de bultos en la declaración de carga, los propietarios de buques y otras partes interesadas deben asegurarse de que se utilice la unidad de embalaje/envase exterior. Si las mercancías están en paletas, debe indicarse el número y el tipo de bultos de la paleta o paletas. Si las mercancías de la paleta no están

⁷ Convenio sobre el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías; conocido también como "Sistema armonizado". Este Convenio internacional entró en vigor el 1 de enero de 1988 y su objetivo es establecer un sistema de designación y codificación que deberán utilizar los servicios de aduanas cuando designen las mercancías o grupos de mercancías a los efectos de establecer las tarifas aduaneras y compilar datos estadísticos.



embaladas/envasadas, debe incluirse la cantidad y la descripción de las mercancías.

Nota 2: con objeto de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas, todas las partes interesadas deben recurrir a una descripción precisa de las mercancías y han de abstenerse de emplear términos genéricos como "carga general", "piezas", etc.

2.3.2 Norma. Para la carga que permanece a bordo, las autoridades públicas no exigirán más que breves pormenores sobre un mínimo de puntos esenciales.

2.3.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de carga esté fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.3.4 Norma. Las autoridades públicas aceptarán un ejemplar del manifiesto del buque, en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga al menos los datos prescritos en las prácticas recomendadas 2.3.1 y en la norma 2.3.2 y que esté fechado y firmado, o autenticado, de acuerdo con la norma 2.3.3.

2.3.4.1 Práctica recomendada. Como posibilidad distinta a lo estipulado en la norma 2.3.4, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del documento de transporte firmado o autenticado de acuerdo con la norma 2.3.3, o una copia certificada del mismo, si la naturaleza y la cantidad de la carga lo permiten y si los datos exigidos y especificados en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 que no figuren en dichos documentos se consignan en otro lugar debidamente certificados.

2.3.5 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los bultos no incluidos en el manifiesto, y en posesión del capitán, se omitan de la declaración de carga a condición de que se faciliten por separado los pormenores de tales bultos.

Nota: los pormenores de los bultos no declarados en el manifiesto se facilitarán en un formulario distinto e incluirán las partes pertinentes de la información que normalmente contiene la declaración de carga. Podría usarse el formulario de declaración de carga de la OMI con el título enmendado, por ejemplo "Lista de bultos no declarados en el manifiesto".

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

2.4.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de provisiones del buque esté fechada y firmada por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán que tenga conocimiento personal de dichas provisiones, o autenticadas de una manera aceptable para la autoridad pública competente.



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

2.5.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de efectos de la tripulación esté fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente. Las autoridades públicas pueden exigir igualmente que cada tripulante ponga su firma, o una marca distintiva en caso de no poder hacerlo, junto a la declaración relativa a sus efectos.

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

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

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

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

2.6.2 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la lista de la tripulación esté fechada y firmada por el capitán o por cualquier otro oficial del buque debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.6.3 Norma. Normalmente las autoridades públicas no exigirán la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga escala en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y siempre que no se haya modificado la tripulación, en cuyo caso se presentará, de manera aceptable para las autoridades públicas apropiadas, una declaración en la que se indique que "No hubo modificaciones".

2.6.4 Práctica recomendada. En las circunstancias expuestas en la norma 2.6.3, y cuando haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, las autoridades públicas no exigirán normalmente la presentación de una lista



nueva y completa de la tripulación, sino que **deberán** aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas.

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

2.7.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir listas de pasajeros en travesías cortas o en servicios mixtos marítimo ferroviarios entre países vecinos.

2.7.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir tarjetas de embarco o desembarco, además de las listas de pasajeros, a los pasajeros cuyos nombres figuren en dichas listas. Sin embargo, cuando las autoridades públicas se enfrenten con problemas especiales que constituyan un grave peligro para la salud pública, se podrá exigir que una persona que efectúe un viaje internacional facilite a la llegada, por escrito, su dirección en el lugar de destino.

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

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

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

2.7.5 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la lista de pasajeros esté fechada y firmada por el capitán del buque, el agente del buque o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.8 Norma. El Manifiesto de mercancías peligrosas será el documento básico en el que figuren los datos requeridos por las autoridades públicas referentes a las mercancías peligrosas.



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

- ? nombre del buque
- ? distintivo de llamada
- ? número IMO
- ? Estado de abanderamiento del buque
- ? nombre del capitán
- ? referencia del viaje
- ? puerto de carga
- ? puerto de descarga
- ? agente marítimo
- ? reserva/número de referencia
- ? marcas y números
 - número de identificación del contenedor
 - número de matrícula del vehículo
- ? número y tipo de bultos
- ? nombre de expedición correcto
- ? clase
- ? N° ONU
- ? grupo de embalaje/envase
- ? riesgos secundarios
- ? punto de inflamación (en grados centígrados)
- ? contaminante del mar
- ? masa (kg) - bruta/neta
- ? FEm
- ? Posición de estiba a bordo

2.9 Norma. Las autoridades públicas no exigirán ninguna declaración escrita con respecto a los objetos postales a la llegada y salida del buque, con excepción de la prescrita en el Convenio Postal Universal, si se presenta. En ausencia de dicho documento, los objetos postales (número y peso) deberán consignarse en la declaración de carga.

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

C. Documentos a la llegada

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

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



D. Documentos a la salida

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

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

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

2.12.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir declaración separada para las provisiones del buque ni para aquellas que ya han sido objeto de una declaración a la llegada, ni para las provisiones embarcadas en el puerto y cubiertas por otro documento aduanero presentado a tal efecto en dicho puerto.

2.12.3 Norma. Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida de puerto, se aceptará uno de los ejemplares de la lista de la tripulación **presentada a la llegada** si está firmada de nuevo por el capitán o por un oficial del buque **debidamente autorizado** por el capitán y si da cuenta de cualquier **modificación** que haya tenido lugar en el número y composición de la tripulación **antes de zarpar** el buque o indica que no ha tenido lugar ninguna modificación al respecto durante la estancia del buque en el puerto.

2.13[?]

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

2.14 Práctica recomendada. Teniendo en cuenta las formalidades efectuadas a la llegada de un buque al primer puerto de **escala** dentro del territorio de un Estado, las formalidades y documentos exigidos por las autoridades públicas en toda escala ulterior del mismo país, sin escala intermedia en otro país, deben reducirse a un mínimo.

F. Tramitación de documentos

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

[?] Los números de la sección 2.13 se reservan para uso futuro.



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

2.16.1 Norma. Las autoridades públicas **aceptarán**, cuando se requiera, una firma manuscrita, en facsímil, formada por perforaciones, estampada, en símbolo o producida por cualquier otro medio mecánico electrónico, si dicha aceptación no contraviene las leyes nacionales. La autenticación de la información presentada sobre medios que no sean papel se hará en una forma aceptable para la autoridad pública interesada.

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

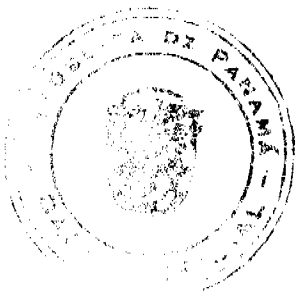
G. Errores entre los documentos: sanciones

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

2.19 Norma. Si se encuentran errores en los documentos a que hace referencia el anexo, que hayan sido firmados por el capitán o el propietario del buque o en nombre de éstos, o autenticados, no se impondrán sanciones hasta que se haya dado la oportunidad de demostrar ante las autoridades públicas que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y han sido cometidos sin intención de infringir las leyes o reglamentos del Estado rector del puerto.

H. Medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escalas de emergencia a fin de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras personas que necesiten asistencia médica

2.20 Norma. Las autoridades públicas recabarán la cooperación de los propietarios de buques a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala con el solo objeto de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras personas que requieran asistencia médica de urgencia, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación posible, dando información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate y de la identidad de las personas afectadas.



2.21 Norma. Antes de la llegada del buque, las autoridades públicas informarán al capitán, por radio a ser posible, pero en todo caso por los medios más rápidos disponibles, de los documentos y trámites necesarios para que los enfermos o heridos sean desembarcados con prontitud y el buque sea despachado sin demora.

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

2.23 Norma. A los buques que hagan escala con ese fin y se propongan salir otra vez inmediatamente las autoridades públicas no les exigirán normalmente los documentos mencionados en la norma 2.1, a excepción de la declaración marítima de sanidad y, de ser indispensable, la declaración general.

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

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

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

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

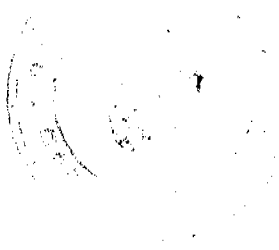
Capítulo 3 - Llegada y salida de personas

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

A. Documentos y formalidades de llegada y salida

3.1 Norma. Un pasaporte válido constituirá el documento básico que facilite a las autoridades públicas, a la llegada o salida del buque, la información referente al pasajero.

3.1.1 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes deben establecer en la medida de lo posible, por acuerdo bilateral o multilateral, la aceptación de documentos oficiales de identidad en vez de pasaportes.



3.2 Norma. Las autoridades públicas tomarán medidas para que los pasaportes de los pasajeros, y otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, no sean controlados más que una vez por las autoridades de inmigración, tanto a la llegada como a la salida. Además, podrá exigirse la presentación de dichos pasaportes u otros documentos oficiales de identidad con fines de verificación o de identificación en relación con los trámites de aduana u otros trámites a la llegada y la salida.

3.3 Norma. Después de la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, las autoridades públicas restituirán estos documentos inmediatamente tras su verificación y no los retendrán con fines de control suplementario, excepto si se pone un obstáculo cualquiera a la admisión de un pasajero en el territorio.

3.3.1 Norma. Cada Estado Contratante se asegurará de que las autoridades públicas incauten los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o falsos de las personas no admisibles. Tales documentos se retirarán de la circulación y se devolverán a las autoridades competentes cuando sea posible. En su lugar, el Estado que haya confiscado el documento expedirá una carta de envío⁷ a la que se adjuntará, si es posible, una fotocopia de los documentos de viaje falsificados, así como cualquier otra información importante. La carta de envío y su documentación adjunta se entregarán al armador que sea responsable de la devolución de la persona no admisible. Esta documentación servirá para facilitar información a las autoridades del punto de tránsito y del punto original de embarque.

Nota: la norma anterior no se interpretará como anulación del derecho de las autoridades públicas de los Gobiernos Contratantes a determinar si la posesión de documentos fraudulentos constituye por sí misma, según el caso de que se trate, motivo de denegación de la admisión y de expulsión inmediata del territorio del Estado en cuestión. Nada de lo dispuesto en esta norma se interpretará en contraposición de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, ni en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, que tratan de la prohibición de expulsar o devolver a un refugiado.

3.3.2 Norma. Los Gobiernos Contratantes aceptarán examinar el caso de las personas rechazadas en su punto de desembarque cuando se las haya considerado no admisibles, si dichas personas hubieran embarcado en su territorio. Los Gobiernos Contratantes no devolverán dichas personas al país en que se las haya considerado anteriormente no admisibles.

Nota 1: con esta disposición no se pretende impedir que las autoridades públicas vuelvan a examinar el caso de una persona rechazada como no admisible para determinar si en su momento se la aceptará en el Estado en cuestión o hacer gestiones para su transferencia, traslado o deportación al Estado del que sea nacional o en el que se la pueda aceptar. Cuando una persona considerada no admisible haya perdido o destruido su documento de viaje, el Gobierno Contratante aceptará en su

⁷ En el apéndice 2 figura un posible modelo de carta de envío.



lugar un documento que dé fe de las circunstancias de embarque y de llegada, expedido por las autoridades públicas del Gobierno Contratante donde la persona haya sido considerada no admisible.

Nota 2: nada en esta norma ni en la Nota 1 deberá interpretarse en sentido contrario a lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de Refugiados, de 28 de julio de 1951, o en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, los cuales prohíben la expulsión o la devolución del refugiado.

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

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

3.3.5 Norma. La obligación del propietario del buque de transportar a una persona fuera del territorio de un Estado cesará en el momento en que dicha persona haya sido admitida definitivamente en ese Estado.

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

- ? al país de embarco; o
- ? a cualquier otro lugar donde la persona sea admisible.

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

3.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir de los pasajeros al embarco o desembarco, o de los propietarios de buques que los representen, información escrita que complemente o duplique la que ya figura en sus pasaportes o documentos oficiales de identidad, a menos que sea necesario completar cualquiera de los documentos a que se refiere el presente anexo.

3.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas que exijan de los pasajeros, al embarco o desembarco, información escrita suplementaria que no tenga por objeto completar los documentos a que se refiere el presente anexo, deben limitar las preguntas para identificar mejor a los pasajeros a los puntos indicados en la práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarco y desembarco). Dichas autoridades aceptarán la tarjeta de embarco y desembarco rellena por el pasajero sin exigir que sea cumplimentada o controlada por el propietario del



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

3.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos para la tarjeta de embarco o desembarco:

- ? apellido (s)
- ? nombre (s)
- ? nacionalidad
- ? número de pasaporte u otro documento oficial de identidad
- ? fecha de nacimiento
- ? lugar de nacimiento
- ? profesión
- ? punto de embarco o desembarco
- ? sexo
- ? dirección en el lugar de destino
- ? firma.

3.7 Norma. Cuando las personas a bordo deban demostrar que están protegidas contra la fiebre amarilla, las autoridades públicas aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

3.8 Práctica recomendada. El reconocimiento médico de las personas a bordo de un buque o que desembarquen de él debe limitarse, por regla general, a las que proceden de una región infectada por una de las enfermedades de cuarentena dentro del periodo de incubación de la enfermedad (como está previsto en el Reglamento Sanitario Internacional). No obstante, tales personas pueden ser sometidas a un reconocimiento médico suplementario, según las disposiciones de dicho Reglamento.

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

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

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

3.10 Norma. Un documento de identidad de personal marítimo válido o un pasaporte será el documento básico que facilite a las autoridades públicas, a la llegada o salida de un buque, los datos sobre cada uno de los tripulantes.



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

- ? apellido (s)
- ? nombre (s)
- ? fecha y lugar de nacimiento
- ? nacionalidad
- ? señas particulares
- ? fotografía de identidad (certificada)
- ? firma
- ? fecha de expiración (si procede)
- ? autoridad pública que ha expedido el documento.

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

- a) para incorporarse a su buque, o trasladarse a otro buque, o
- b) en tránsito para incorporarse a su buque en otro país, regresar a su país o por cualquier otro motivo aprobado por las autoridades del país en cuestión,

las autoridades públicas aceptarán el documento de identidad de personal marítimo válido, en lugar del pasaporte, cuando éste garantice a su titular la readmisión en el país que lo ha expedido.

3.10.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir normalmente a los tripulantes la presentación de documentos de identidad individuales ni datos complementarios del documento de identidad de personal marítimo que no sean los que figuran en la lista de la tripulación.

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

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

3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben:

- a) con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, adoptar medidas apropiadas para establecer:



- i) un método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;
 - ii) un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados tan pronto como lleguen a la zona donde pueden ser reclamados;
 - iii) instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o impedidos;
- b) procurar que las autoridades portuarias tomen todas las medidas necesarias para:
- i) habilitar accesos fáciles y rápidos de los pasajeros y sus equipajes a los medios de transporte locales;
 - ii) que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones con fines de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros.

3.11.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas a fin de acelerar el despacho deben considerar la posibilidad de introducir el sistema de doble circuito⁷ para el despacho de pasajeros con su equipaje y vehículos privados de carretera.

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

- a) enviar a las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de inspección;
- b) tener preparados los documentos de a bordo para un examen rápido;
- c) preparar las escalas u otros medios de embarco mientras el buque se dirige al puerto de atraque o de fondeo;
- d) organizar rápidamente la reunión y presentación de las personas a bordo, con los documentos necesarios para la inspección, y a tal fin tomar medidas para relevar a los tripulantes de sus tareas esenciales en las salas de máquinas o en cualquier otro lugar del buque.

3.13 Práctica recomendada. En los documentos relativos a los pasajeros y a la tripulación, los apellidos deben consignarse en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paterno y materno, el paterno debe preceder al materno. En el caso de las mujeres casadas, cuando se hace uso del apellido paterno del marido y de la mujer, el del marido debe preceder al de la mujer.

⁷ Véase la práctica recomendada 11 y el apéndice II del anexo F3 del Convenio de Kyoto.



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

3.15 Norma. Las autoridades públicas no impondrán sanciones a los propietarios de buques en los casos en que dichas autoridades juzguen insuficientes los documentos de control de un pasajero o si, por tal motivo, el pasajero no puede ser admitido en el territorio del Estado.

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

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

3.15.3 Práctica recomendada. Para que sean utilizadas en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, con objeto de facilitar y agilizar el tráfico marítimo internacional, las autoridades públicas establecerán o, cuando el asunto no entre en su jurisdicción, recomendarán a las entidades competentes de su país que establezcan señales y signos internacionales normalizados, elaborados o aceptados por la Organización en colaboración con otras organizaciones internacionales competentes, y que sean comunes, en la mayor medida posible, a todos los modos de transporte.

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

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

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

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

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



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

3.20 Norma. Las autoridades públicas darán libre plática por radio a un buque dedicado a cruceros si los responsables de la sanidad pública en el puerto al que se dirija, basándose en los datos que el buque les haya transmitido antes de la llegada, opinan que su entrada en puerto no va a causar ni propagar una enfermedad de cuarentena.

3.21 Norma. A los buques dedicados a cruceros sólo se les exigirá la declaración general, la lista de pasajeros y la lista de tripulantes en el primer puerto de llegada y en el último puerto de salida de un mismo Estado, a condición de que no se haya producido cambio alguno en las circunstancias del viaje.

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

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

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

Nota: con esta práctica recomendada se pretende que los Estados Contratantes puedan expedir a dichos pasajeros, o aceptar de ellos a la llegada, alguna especie de documento que indique que tienen permiso para entrar en el territorio.

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

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

3.27 Norma. Si un buque dedicado a cruceros hace escala consecutivamente en varios puertos del mismo Estado, sus pasajeros, por regla general, sólo serán objeto de control por parte de las autoridades públicas en el primer puerto de llegada y en el último puerto de salida.

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

3.29 Práctica recomendada. Los pasajeros en crucero que desembarquen en un puerto para regresar al buque en otro puerto del mismo Estado deben gozar



de las mismas facilidades que los pasajeros que desembarcan y regresan al buque en un mismo puerto.

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

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

3.32 Norma. A los pasajeros en crucero no se les exigirá normalmente una declaración de aduanas por escrito de sus efectos personales. No obstante, en el caso de los artículos con altos gravámenes aduaneros y otro tipo de impuestos o recargos, podrá exigirse una declaración escrita y el depósito de una garantía.

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

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

3.35 Práctica recomendada. Salvo en los casos en que el control de pasajeros se base sola y exclusivamente en la lista de pasajeros, las autoridades públicas no insistirán en que se consignen los siguientes detalles en la lista de pasajeros:

- ? nacionalidad (columna 6)
- ? fecha y lugar de nacimiento (columna 7)
- ? puerto de embarco (columna 8)
- ? puerto de desembarco (columna 9).

E. Medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito

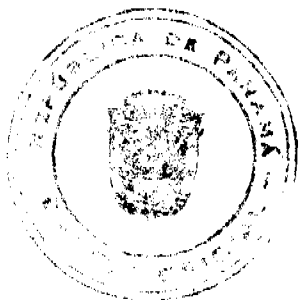
3.36 Norma. Los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en él, no serán normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades públicas, salvo que haya razones de seguridad.

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

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

3.39 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo buque se les concederá normalmente permiso temporal para desembarcar durante la permanencia del buque en puerto, si así lo desean.

3.40 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no están obligados a tener visado, salvo en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas.



3.41 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no se les exigirá normalmente que presenten por escrito una declaración de aduanas.

3.42 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que desembarquen del buque en un puerto y embarquen en el mismo buque en otro puerto del mismo país gozarán de las mismas facilidades que los pasajeros que lleguen y salgan en un mismo buque en el mismo puerto.

F. Medidas de facilitación para buques dedicados a servicios científicos

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

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

3.44 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos.

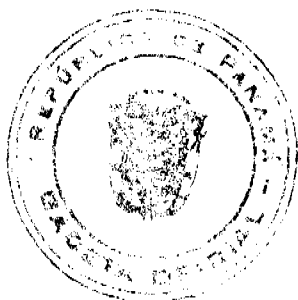
3.45 Norma. No se exigirá visado a los tripulantes para que puedan gozar del permiso de tierra.

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

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

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

3.49 Práctica recomendada. Las autoridades públicas proporcionarán un sistema de despacho anterior a la llegada que permita a las tripulaciones de los buques que hacen escala regularmente en sus puertos obtener aprobación por adelantado para el permiso temporal de tierra. Cuando se trate de un buque que no tenga un expediente de inmigración desfavorable y que esté representado localmente por una compañía naviera acreditada, la autoridad pública, tras haber considerado satisfactoriamente los requisitos anteriores a la llegada que procedan, autorizará al buque a dirigirse directamente a su atracadero eximiéndole de controles físicos u otras formalidades ordinarias de inmigración, a menos que las autoridades públicas dispongan de otra manera.



Capítulo 4 - Polizones

A. Principios Generales

4.1 Normas. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán de conformidad con los principios de protección internacional establecidos en los instrumentos internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, y la legislación nacional pertinente².

4.2 Norma. Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y sus representantes y los capitanes cooperarán en la mayor medida posible para prevenir y resolver rápidamente los casos de polizoneo y garantizar que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se adoptarán todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer indefinidamente a bordo de un buque.

B. Medidas preventivas

4.3 Medidas preventivas buque-puerto

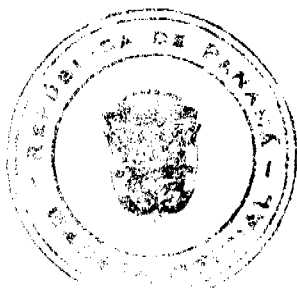
4.3.1 Autoridades portuarias/de terminales

4.3.1.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes garantizarán que todos sus puertos estén dotados de la infraestructura y los procedimientos operacionales y de seguridad necesarios para evitar que tengan acceso a las instalaciones portuarias y a los buques las personas que intenten embarcarse clandestinamente a bordo de los mismos, teniendo en cuenta, al elaborar estos procedimientos, el tamaño del puerto y el tipo de carga transportada desde éste. Esta labor se efectuará en estrecha colaboración con las autoridades públicas competentes, los propietarios de buques y las entidades pertinentes en tierra, para prevenir los casos de polizoneo en los puertos en cuestión.

4.3.1.2 Práctica recomendada. Las disposiciones operacionales y/o los planes de seguridad deberán referirse, entre otras, y según el caso, a las siguientes cuestiones:

- a) el patrullaje periódico de las zonas portuarias;
- b) la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga fácilmente expuesta al acceso de los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en esas instalaciones;
- c) la inspección de los almacenes y las zonas de almacenamiento de la carga;
- d) la inspección de la carga cuando haya indicios claros de la presencia de polizones;

² Además de las autoridades públicas quizás deseen examinar las conclusiones no vinculantes del Comité Ejecutivo del ACNUR sobre la cuestión de los polizones que solicitan asilo (1988, N° 53 (XXXIX)).



- e) la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades costeras pertinentes en el establecimiento de disposiciones operacionales;
- f) la cooperación entre las autoridades portuarias y otras autoridades competentes (por ejemplo, autoridades policiales, aduaneras o de inmigración) para evitar el tráfico de personas;
- g) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra que operen en puertos nacionales para garantizar que sólo el personal autorizado por estas entidades interviene en las operaciones de estiba/desestiba y de carga/descarga de los buques y en otras operaciones relacionadas con la permanencia de los buques en los puertos;
- h) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra para garantizar que se puede probar fácilmente la identidad del personal que tiene acceso al buque y que se dispone de una lista de los nombres de las personas con más probabilidad de tener que subir a bordo en el transcurso del cumplimiento de sus obligaciones; y
- i) la colaboración de los estibadores y otras personas que trabajen en la zona portuaria para que notifiquen a las autoridades portuarias la presencia de toda persona que aparentemente no esté autorizada a hallarse en la zona portuaria.

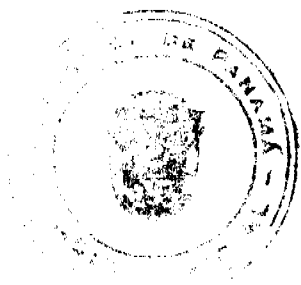
4.3.2 Propietario/capitán del buque

4.3.2.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes se asegurarán de que los propietarios de buques y sus representantes en el puerto, los capitanes y otras personas responsables, prevean medidas de seguridad para impedir, en la medida de lo posible, que suban a bordo polizones o, en su defecto, que les permitan descubrirlos antes de que el buque salga del puerto.

4.3.2.2 Práctica recomendada. Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde exista riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las disposiciones de seguridad comprenderán como mínimo las siguientes medidas preventivas:

- todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no se utilicen durante la permanencia del buque en el puerto deberán cerrarse;
- el número de puntos de acceso al buque deberá reducirse al mínimo y dichos puntos deberán estar suficientemente protegidos;
- las partes del buque que dan al mar deberán estar debidamente protegidas;
- se deberá mantener una guardia apropiada en cubierta;
- siempre que sea posible, los miembros de la tripulación, u otras personas, si así se conviene con el capitán, vigilarán los embarcos y desembarcos;
- se deberán mantener medios de comunicación adecuados; y
- durante la noche se deberá mantener una iluminación adecuada tanto dentro como fuera del casco.

4.3.2.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, excepto los buques de pasaje, se



sometan a una inspección minuciosa, antes de salir de un puerto donde exista riesgo de embarco de polizones, de conformidad con un plan o programa específico que conceda prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse. No se utilizarán métodos de búsqueda que puedan causar daño a los polizones ocultos.

4.3.2.4 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que no se realice la fumigación o precinto de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón hasta que se haya efectuado una inspección lo más minuciosa posible de las zonas que se deban fumigar o precintar, a fin de garantizar que no hay polizones en dichas zonas.

4.3.3 Sanciones nacionales

4.3.3.1 Normas. Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes procesarán conforme a su legislación nacional, a los polizones, polizones frustrados y personas que ayuden a los polizones a introducirse en los buques.

C. Tratamiento del polizón mientras se halle a bordo

4.4 Principios generales – Tratamiento humanitario

4.4.1 Norma. Los casos de polizonaje se tratarán de acuerdo con principios humanitarios, incluidos los indicados en la norma 4.1, prestando siempre la debida atención a la seguridad operacional del buque y a la seguridad y bienestar del polizón.

4.4.2 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón adopten las medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón mientras se halle a bordo, incluido el suministro de las provisiones adecuadas, alojamiento, atención médica apropiada y el uso de instalaciones sanitarias.

4.5 Trabajo a bordo

4.5.1 Norma. No se exigirá a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo.

4.6 Investigación y notificación por parte del capitán del buque

4.6.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques realicen todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía, y el puerto de embarco del polizón, y notifiquen la existencia de éste y todos los pormenores a las autoridades públicas del primer puerto de escala previsto. Esta información también se facilitará al propietario del buque, a las autoridades públicas del puerto de embarco, del Estado de abanderamiento y de todos los puertos de escala siguientes, si procede.

4.6.2 Práctica recomendada. Para recopilar la información que se deba notificar, el capitán del buque utilizará el impreso que figura en el apéndice 3.



4.6.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes darán instrucciones a los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón para que, cuando un polizón se declare refugiado/refugiada, atribuyan a esta información carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón.

4.7 Notificación de la Organización Marítima Internacional

4.7.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas informarán de todos los casos de polizonaje al Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

D. Desvío de la travesía prevista

4.8 Norma. Las autoridades públicas instarán a todos los propietarios de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a que den instrucciones a sus capitanes para que no se aparten de la travesía prevista a fin de intentar el desembarco de los polizones descubiertos a bordo del buque después de que éste haya salido de las aguas territoriales del país donde los polizones embarcaron, excepto cuando:

- las autoridades públicas del Estado hacia cuyo puerto se dirige el buque tras desviar su travesía hayan concedido permiso para desembarcar los polizones;
- la repatriación se haya organizado en otro lugar, contando con la suficiente documentación y con un permiso de desembarco; o
- lo justifiquen razones de seguridad, salud o carácter humanitario.

E. Desembarco y retorno de un polizón

4.9 Estado del primer puerto de escala de acuerdo con el plan de viaje

4.9.1 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, decidirán, de conformidad con la legislación nacional, si pueden admitir al polizón en dicho Estado.

4.9.2 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco cuando éste disponga de documentos de viaje válidos para su regreso y tengan la seguridad de que se han adoptado o se adoptarán las medidas oportunas para la repatriación y se han cumplido todos los requisitos relativos al tránsito.

4.9.3 Norma. Cuando proceda, y de conformidad con la legislación nacional, las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón autorizarán su desembarco siempre que tengan la certeza de que ellas o el propietario del buque podrán obtener documentos de viaje válidos, tomar las medidas oportunas para la repatriación del polizón y cumplir todos los requisitos relativos al tránsito. Además, las autoridades públicas deberán considerar favorablemente la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón en casos en que sea difícil que prosiga



viaje en el buque en que llegó o en que existan otros factores que impidan que prosiga viaje en dicho buque. Entre tales factores pueden incluirse, aunque su enumeración no sea exhaustiva, los siguientes:

- que el caso no se haya resuelto en el momento en que el buque salga del puerto; o
- que la presencia del polizón a bordo pueda poner en peligro la seguridad operacional del buque, la salud de la tripulación o del polizón mismo.

4.10 Puertos de escala siguientes

4.10.1 Norma. Cuando no se haya podido efectuar el desembarco del polizón en el primer puerto de escala previsto después de haber sido descubierto, las autoridades públicas de los puertos de escala siguientes examinarán la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón de conformidad con lo dispuesto en las normas 4.9.1, 4.9.2 y 4.9.3.

4.11 Estado de la nacionalidad o derecho de residencia

4.11.1 Norma. Con arreglo a la legislación internacional, las autoridades públicas aceptarán la devolución de los polizones que posean la nacionalidad o ciudadanía plenas, o la devolución de los polizones que, de conformidad con la legislación nacional, tengan derecho de residencia en ese Estado.

4.11.2 Norma. Siempre que sea posible, las autoridades públicas ayudarán a establecer la identidad y nacionalidad o ciudadanía de los polizones que declaren que tienen nacionalidad de ese Estado o derecho de residencia en el mismo.

4.12 Estado de embarco

4.12.1 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas aceptarán, para examinar su caso, a los polizones que sean devueltos de su punto de desembarco cuando se haya establecido que el Estado de desembarco no puede admitirlos. Las autoridades públicas del Estado de embarco no devolverán los polizones al país donde se haya establecido anteriormente que no podían ser admitidos.

4.12.2 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones frustrados embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas autorizarán su desembarco, y el de los polizones descubiertos a bordo mientras el buque se halle en sus aguas territoriales, o, si procede, con arreglo a la legislación nacional, en la zona correspondiente a la jurisdicción de los servicios de inmigración de dicho Estado. No se impondrá ninguna sanción al propietario del buque ni se le exigirá el pago de ningún gasto ocasionado por la detención o la devolución de los polizones.

4.12.3 Norma. Cuando no se haya desembarcado a un polizón frustrado en el puerto de embarco, se le dará trato de polizón de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.



4.13 El Estado de abanderamiento

4.13.1 Norma. Las autoridades públicas del Estado de abanderamiento del buque prestarán asistencia y colaborarán con el capitán/propietario del buque o la autoridad pública pertinente de los puertos de escala para:

- identificar al polizón y determinar su nacionalidad;
- realizar las gestiones necesarias ante las autoridades públicas pertinentes y facilitar la devolución del polizón en la primera oportunidad que se presente; y
- adoptar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón.

4.14 Devolución de polizones

4.14.1 Práctica recomendada. Cuando los documentos de un polizón no estén en regla, de ser posible y compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, las autoridades públicas expedirán una carta explicativa a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. Dicha carta, autorizando la devolución del polizón, por cualquier medio de transporte, a su país de origen o al punto en que comenzó su viaje, según el caso, y especificando cualquier otra condición impuesta por las autoridades, se entregará a la empresa de transporte que lleve de regreso al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco.

4.14.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas del Estado donde el polizón haya desembarcado se pondrán en contacto con las autoridades públicas competentes de los puntos de tránsito durante el viaje de regreso del polizón, a fin de informar acerca de su situación jurídica. Además, durante el viaje de regreso del polizón, las autoridades públicas de los países de tránsito permitirán, a reserva de los requisitos normales de visado y de seguridad nacional, el tránsito por sus puertos y aeropuertos a los polizones que viajen con arreglo a las instrucciones o directrices para la salida forzada del país, aplicadas por las autoridades públicas del país del puerto de desembarco.

4.14.3 Práctica recomendada. Cuando un Estado rector de puerto haya rehusado el desembarco de un polizón, deberá notificar sin demora al Estado de abanderamiento del buque que lo transportaba las razones para negarse a aceptar su desembarco.

4.15 Gastos de devolución y mantenimiento de los polizones

4.15.1 Práctica recomendada. Por lo general, las autoridades públicas del Estado en que se haya efectuado el desembarco de un polizón deberán informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón, o a su representante, de los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberán mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos.



4.15.2 Práctica recomendada. El periodo durante el que los propietarios de buques son considerados responsables de sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones en que hayan incurrido las autoridades públicas del Estado donde se haya efectuado el desembarco del polizón, debería ser el mínimo posible.

4.15.3 Norma. De acuerdo con su legislación nacional, las autoridades públicas considerarán la posibilidad de atenuar las sanciones impuestas a los buques en los casos en que su capitán haya declarado debidamente la existencia de un polizón ante las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se adoptaron todas las medidas preventivas razonables para evitar el acceso del polizón al buque.

4.15.4 Práctica recomendada. De acuerdo con su legislación nacional, las autoridades públicas deberán considerar la posibilidad de atenuar otras cargas normalmente impuestas en los casos en que los propietarios de los buques colaboren con las autoridades encargadas de la supervisión de modo satisfactorio a juicio de éstas, en la adopción de medidas destinadas a evitar el polizonaje.

Capítulo 5 – Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos

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

A. Disposiciones generales

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

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

5.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben animar a los propietarios o gestores de los terminales marítimos de carga a que los doten de instalaciones de almacenamiento adecuadas para cargas especiales (por



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

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

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

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

B. Despacho de la carga

5.7 Norma. Las autoridades públicas respetando toda prohibición o limitación nacional y todas las medidas necesarias en materia de protección portuaria o prevención del tráfico de estupefacientes, asignarán prioridad al despacho de animales vivos, mercancías perecederas y otros envíos de carácter urgente.

5.7.1 Práctica recomendada. A fin de proteger la calidad de las mercancías pendientes de despacho, las autoridades públicas deben adoptar, junto con todas las partes interesadas, todas las disposiciones que permitan un almacenamiento racional, seguro y fiable de las mercancías en el puerto.

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

5.9 Reservado

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



5.10.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben examinar la posibilidad de introducir procedimientos simplificados para las personas autorizadas que posibiliten:

- a) el levante aduanero de mercancías, a condición de que se faciliten los datos necesarios para identificar las mercancías, determinar y evaluar con precisión los riesgos relativos a la salud, la seguridad y la protección, y completar posteriormente la declaración final de mercancías;
- b) el despacho aduanero de las mercancías en las instalaciones de los declarantes u otros lugares designados por las autoridades públicas competentes; y
- c) la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones efectuadas en un periodo determinado cuando sea la misma persona la que importe o exporte frecuentemente dichas mercancías.

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

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

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

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

5.14.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben despachar con rapidez el procedimiento de tránsito de las mercancías procedentes de otros Estados que estén pendientes de carga.

C. Contenedores y paletas

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

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



5.17 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los contenedores y las paletas que entren en el territorio de un Estado de conformidad con lo dispuesto en la norma 5.15, salgan de los límites del puerto de llegada, ya sea para el despacho de carga de importación y/o para tomar carga de exportación, con arreglo a procedimientos de control simplificados y con un mínimo de documentación.

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

D. Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto

5.19 Norma. Cuando toda o parte de la carga mencionada en la declaración de carga no se desembarque en el puerto de destino previsto, las autoridades públicas permitirán que esta declaración sea modificada y no impondrán sanciones si se tiene la certeza de que la carga en cuestión no ha sido embarcada a bordo del buque o, de lo contrario, que ha sido desembarcada en otro puerto.

5.20 Norma. Cuando por error, o cualquier otra razón válida, se desembarque toda o parte de la carga en un puerto que no sea el previsto, las autoridades públicas facilitarán la reexpedición a su destino. Sin embargo, esta disposición no se aplica a las mercancías peligrosas, prohibidas o sujetas a restricción.

E. Limitación de la responsabilidad del propietario del buque

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

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

Capítulo 6 - Sanidad pública y cuarentena incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios

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

6.2 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes que tengan intereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas deben concluir acuerdos especiales, de conformidad con el artículo 85 del Reglamento Sanitario Internacional, en los casos en que tales acuerdos faciliten la aplicación de dicho Reglamento.



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

6.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben conceder la libre plática por radio a un buque cuando, a la vista de la información recibida de dicho buque antes de su llegada al puerto, la autoridad sanitaria del puerto de destino estime que la entrada del buque en puerto no introducirá o propagará una enfermedad de cuarentena. Las autoridades sanitarias, en lo posible, deben ser autorizadas a subir a bordo del buque antes de su entrada en el puerto.

6.4.1 Norma. Las autoridades públicas solicitarán la cooperación de los propietarios de buques para cumplir con todo requisito según el cual cualquier enfermedad a bordo de un buque ha de comunicarse inmediatamente por radio a la autoridad sanitaria del puerto de destino del buque para facilitar el envío del personal médico especializado y el material necesario para las formalidades sanitarias a la llegada.

6.5 Norma. Las autoridades públicas deben tomar disposiciones para que todas las agencias de viaje u otros organismos puedan facilitar a los pasajeros, con bastante anticipación a su salida, la lista de las vacunas exigidas por las autoridades públicas de los países en cuestión, así como los formularios de certificados de vacunación conforme al Reglamento Sanitario Internacional. Las autoridades públicas tomarán todas las medidas posibles para que las personas que hayan de vacunarse utilicen los certificados internacionales de vacunación o de revacunación, con el fin de asegurar la aceptación general.

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

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

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

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

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



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

Capítulo 7 – Disposiciones diversas

A. Fianzas y otras formas de garantía

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

B. Servicios en los puertos

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

7.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes adoptarán todas las medidas apropiadas para organizar los servicios habituales de las autoridades públicas en los puertos a fin de evitar demoras indebidas a los buques después de su entrada o cuando están dispuestos para salir, y para reducir al mínimo el tiempo necesario para cumplir los trámites, a condición de que se notifique de antemano a las autoridades públicas la hora prevista de entrada o de salida.

7.4 Norma. La autoridad sanitaria no cobrará derecho alguno por visitas médicas y reconocimientos complementarios efectuados a cualquier hora del día o de la noche, ya sean de carácter bacteriológico o de otra especie, que puedan ser necesarios para averiguar el estado de salud de la persona examinada; tampoco cobrarán por la visita e inspección del buque con fines de cuarentena, excepto si la inspección tiene por objeto la expedición de un certificado de desratización o de dispensa de desratización. No se cobrarán derechos por vacunación de una persona que llega a bordo de un buque ni por la tramitación de un certificado de vacunación. Sin embargo, si son necesarias otras medidas además de las ya indicadas con relación a un buque, a sus pasajeros o a su tripulación y se cobran derechos por estos servicios, lo serán según una tarifa única, uniforme en todo el territorio del Estado interesado. Estos derechos se cobrarán sin distinción de nacionalidad, domicilio o residencia de la persona interesada o de la nacionalidad, pabellón, matrícula o propiedad del buque.

7.5 Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas faciliten servicios fuera de los horarios regulares a que se refiere la práctica



recomendada 7.2, deberán hacerlo en condiciones razonables y que no excedan del costo real de los servicios prestados.

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

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

C. Ayuda de emergencia

7.8 Norma. Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de los buques dedicados a:

- ? tareas de socorro en caso de desastre;
- ? el rescate de personas en peligro en el mar para brindarles un lugar seguro;
- ? la lucha contra la contaminación del mar o la prevención de dicha contaminación; o
- ? otras operaciones de emergencia destinadas a mejorar la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la población o la protección del medio marino.

7.9 Norma. Las autoridades públicas facilitarán en todo lo posible la entrada y el despacho de personas, carga, materiales y equipo, necesarios para hacer frente a las situaciones indicadas en la norma 7.8.

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

D. Comisiones nacionales de facilitación

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

7.12 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deberán establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo para estimular la adopción e implantación de medidas de facilitación entre los diversos departamentos gubernamentales, organismos y otras organizaciones que se ocupen o sean responsables de los



distintos aspectos del tráfico marítimo internacional, así como con las autoridades portuarias y los propietarios de buques.

Nota: se invita a los Gobiernos Contratantes a que, al establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, tengan en cuenta las directrices que figuran en la circular FAL.5/Circ.2.



Apéndice 1 Formularios FAL de la OMI

OMI - DECLARACIÓN GENERAL

1.1. Nombre y Tipo del buque		2. Puerto de llegada/salida		3. Fecha y hora de llegada/salida	
1.2. Número OMI					
1.3. Dirección de llegada					
4. Estado de alistamiento del buque		5. Nombre del capitán		6. Último evento de escala/Primer puerto de escala	
7. Certificado de matrícula (país, fecha, número)		8. Nombre y datos de contacto del agente del buque			
9. Arqueo bruto		10. Arqueo neto			
11. Situación del buque en el puerto (muerto o puesto de atraque)					
12. Paquetes o bultos referidos al viaje (puerto donde el buque ha atracado y va a atracar, cualquier paquete en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada)					
13. Descripción sucinta de la carga					
14. Número de miembros de la tripulación (incluye al capitán)		15. Número de pasajeros		16. Desembarcos	
Documentos anexas (indíquese el número de ejemplares)					
17. Descripción de carga		18. Descripción de provisiones del buque			
19. Lista de la tripulación		20. Lista de pasajeros		21. Necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recepción de desechos y residuos	
22. Declaración de efectos de la tripulación		23. Declaración médica de salud*			

24. Fecha y firma del Capitán o del agente u oficial debidamente autorizado

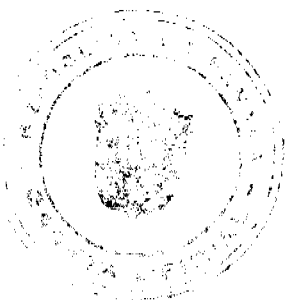
* Para uso oficial

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

OMI FAL
Impreso 1

* A la brigada solamente.





(Handwritten mark)

OMI - LISTA DE PASAJEROS

					Salida		Llegada					Página N°					
1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	2. Puerto de llegada/nacimiento		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Número del buque	Nombre del	Distrito de Bonaire	Estado de matriculación del buque		Fecha y lugar de nacimiento	Número de serie del documento de identidad	Tipo de documento de identidad	Número de serie del documento de identidad	Puerto de embarco	Puerto de desembarco	Pasaje en tránsito sí/no	Apellidos y nombres	Nacionalidad	Fecha y lugar de nacimiento	Tipo de documento de identidad	Número de serie del documento de identidad	Pasaje en tránsito sí/no

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

OMI FAL Impreso 5

10. Fecha y firma del capitán o del agente u otras autoridades autorizadas

MANIFIESTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS

(Según lo previsto en las reglas 4.5 y 7.2.2 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, en regla 4.31 del Anexo II del MARPOL 73/78 y el párrafo 5.4.2.1 del capítulo 5.4 del Código IACS)

Manifiesto de Peligros
(Forma N° 5 de 7)

NOMBRE DEL BUQUE

NÚMERO OMI

ESTADO DE ABANDERAMIENTO DEL BUQUE

NOMBRE DEL CAPITÁN

REFERENCIA DEL VIAJE

PUERTO DE CARGA

PUERTO DE DESCARGA

AGENTE MARÍTIMO

Número de reserva/ referencia	Marca y número (PT) de identificación del conductor n° de matrícula del vehículo	Número y tipo de bultos	Nombre oficial de transporte	Clase	N° OMI	Grupo de embalaje	Región(s) subordinada(s)	Punto de embalaje (en "C.C.S")	Comentarios del mar	Masa (kg) bruto/neto	Fm	Lugar de envío a bordo

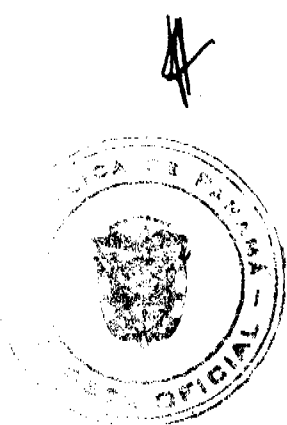
OMI FAL
Impreso 7

FIRMA DEL AGENTE

FIRMA DEL CAPITÁN

LUGAR Y FECHA

LUGAR Y FECHA



Apéndice 2
Llegada y salida de personas**Posible modelo de carta a la que se hace referencia en la norma 3.3.1**

De: Oficina de inmigración o autoridad competente: ?nombre?	A: Oficina de inmigración o autoridad competente: ?nombre?
Puerto/aeropuerto: ?nombre?	Puerto/aeropuerto: ?nombre?
Teléfono:	País: ?nombre?
Télex:	
Facsimil:	

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

Número del documento:

País en cuyo nombre se expidió el documento:

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

Apellido(s):

Nombre(s):

Fecha de nacimiento:

Lugar de nacimiento:

Nacionalidad:

Residencia:

Dicha persona llegó el ?fecha? al puerto de ?nombre? en un buque que salió de ?ciudad y país? el ?fecha? número del viaje ?

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

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

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



Fecha:

Nombre y firma del funcionario:

Cargo:

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

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



Apéndice 3

54

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

<p style="text-align: center;">INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE</p> <p>Nombre del buque: N° IMO: Pabellón: Compañía: Dirección de la compañía:</p> <p>Agente en el próximo puerto: Dirección del agente:</p> <p>Distintivo de radiollamada internacional: N° INMARSAT: Puerto de matrícula: Nombre del capitán:</p> <p style="text-align: center;">INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN</p> <p>Fecha/hora en que se lo descubrió a bordo: Lugar de embarco: País de embarco: Fecha/hora de embarco: Destino final al que pretende llegar: Motivos por los que declara haber embarcado en el buque*: Apellido(s): Nombre(s):</p>	<p>Nombre por el que se lo conoce: Sexo: Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Nacionalidad declarada: Domicilio particular: País: Tipo de documento de identidad, por ejemplo, N° de pasaporte, N° del documento de identidad, o N° de la libreta de embarque: En caso de disponer de alguno de esos documentos, Fecha de expedición: Lugar de expedición: Fecha de expiración: Expedido por: Fotografía del polizón:</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 10px auto; text-align: center; vertical-align: middle;"> <p>Fotografía (si la hubiere)</p> </div> <p>Descripción física general del polizón:</p>
--	--

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



<i>Primer idioma:</i>	<i>Otros idiomas:</i>
<i>Habla:</i>	<i>Habla:</i>
<i>Lee:</i>	<i>Lee:</i>
<i>Escribe:</i>	<i>Escribe:</i>

Otros pormenores:

- 1) *Método de embarco, incluidas otras personas implicadas (por ejemplo, tripulación, trabajadores del puerto, etc.), y si se introdujo con la carga/contenedores o se ocultó en el buque:*
- 2) *Inventario de los bienes del polizón:*
- 3) *Declaración del polizón:*
- 4) *Declaración del capitán (incluidas todas las observaciones sobre la credibilidad de la información facilitada por el polizón):*

Fecha(s) de la(s) entrevista(s):

Firma del polizón:

Firma del capitán:

Fecha:

Fecha:



Apéndice 4
Código IMDG, enmienda 33-06,
capítulo 5.4 – Documentación

- Nota 1 El presente Código no excluye la utilización de técnicas de transmisión basadas en el tratamiento electrónico de datos (TED) y en el intercambio electrónico de datos (IED) como medios de apoyo a la documentación escrita.
- Nota 2 Cuando se presenten mercancías peligrosas para transporte, habrá que preparar documentos semejantes a los exigidos para otras categorías de mercancías. La forma de estos documentos, los pormenores que deben constar en ellos y las obligaciones que entrañan pueden ser establecidos por convenios internacionales que se aplican a ciertas modalidades de transporte y por la legislación de ámbito nacional.
- Nota 3 Una de las exigencias principales a que debe responder un documento de transporte de mercancías peligrosas es la de dar la información fundamental respecto de los riesgos que entrañan las mercancías de que se trate. Por lo tanto, es preciso incluir cierta información básica en el documento de expedición de las mercancías peligrosas, salvo en los casos en que el presente Código exima de esa obligación o disponga otra cosa.
- Nota 4 Además de las disposiciones de este capítulo, la autoridad competente podrá exigir otros elementos de información.

5.4.1 Documentación relativa al transporte de mercancías peligrosas

5.4.1.1 Generalidades

Si no se dispone otra cosa, el consignador que presente mercancías peligrosas para su transporte deberá describir esas mercancías peligrosas en un documento de transporte y facilitar toda la información y documentación adicionales que se especifican en este Código.

5.4.1.2 Impreso del documento de transporte

5.4.1.2.1 El documento para el transporte de mercancías peligrosas puede adoptar distintas formas con tal de que contenga toda la información requerida por este Código.

5.4.1.2.2 Si en el documento se mencionan tanto mercancías peligrosas como no peligrosas, las peligrosas deberán figurar en primer lugar o destacadas de cualquier otra manera.



5.4.1.2.3 Página de continuación

El documento para el transporte de mercancías peligrosas puede constar de más de una página, pero todas ellas habrán de numerarse consecutivamente.

5.4.1.2.4 La información que figure en el documento para el transporte de mercancías peligrosas deberá ser fácilmente identificable, legible y duradera.

5.4.1.2.5 Ejemplo de documento para el transporte de mercancías peligrosas

El impreso que se muestra en la figura 5.4.5 es un ejemplo de documento para el transporte de mercancías peligrosas⁷.

5.4.1.3 Consignador, consignatario y fecha

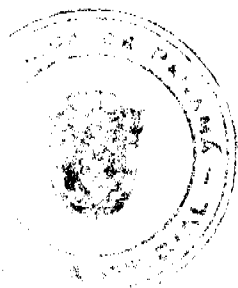
En el documento para el transporte de mercancías peligrosas deberán figurar los nombres y las direcciones del consignador y del consignatario de las mercancías peligrosas. Deberá incluirse asimismo la fecha en la que el documento para el transporte de mercancías peligrosas o una copia electrónica de éste ha sido preparado o entregado al transportista inicial.

5.4.1.4 Información que ha de constar en el documento para el transporte de mercancías peligrosas**5.4.1.4.1 Descripción de las mercancías peligrosas**

En el documento de transporte de mercancías peligrosas constará la siguiente información acerca de toda sustancia, material o artículo peligrosos que se presentan para su transporte:

- .1 El número de las Naciones Unidas precedido de las letras "UN".
- .2 el nombre de expedición, determinado de conformidad con 3.1.2, incluido el nombre técnico entre paréntesis, cuando sea necesario (véase 3.1.2.8);

⁷ Para las presentaciones estándar podrán consultarse también las recomendaciones pertinentes del Grupo de Trabajo de la CEPE, de las Naciones Unidas, sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional, en particular la recomendación N° 1 (Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales) (ECE/TRADE/137, edición 96.1), la recomendación N° 11 (Aspectos documentales del transporte internacional de mercancías peligrosas) (ECE/TRADE/2004, edición 96.1) y la recomendación N° 22 (Formulario clave para las instrucciones de expedición normalizadas) (ECE/TRADE/168, edición 96.1). Véase Trade Data Elements Directory, Volume III, Trade Facilitation Recommendations (ECE/TRADE/200) (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta E.96.II.E.13).



- .3 la clase de riesgo primario o, cuando proceda, la división de las mercancías y, para la Clase 1, la letra del grupo de compatibilidad. Las palabras "Clase" o "División" se pueden incluir antes de la clase de riesgo primario o del número de división;
- .4 el número o los números de clase o de división de riesgo secundario correspondientes a la etiqueta o etiquetas de riesgo secundario, cuando se requieran, deberán figurar entre paréntesis, tras el número de la clase o de la división de riesgo primario. Las palabras "Clase" o "División" se pueden incluir antes de la clase de riesgo secundario o del número de división;
- .5 Cuando se haya asignado, el grupo de embalaje/envase correspondiente a la sustancia o artículo (por ejemplo, "grupo de embalaje/envase II").

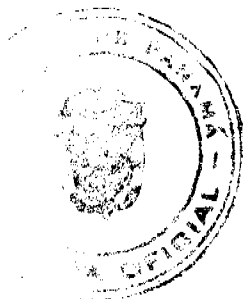
5.4.1.4.2***Orden en el que deben figurar los elementos en la descripción de mercancías peligrosas***

Los cinco elementos de la descripción de mercancías peligrosas especificados en 5.4.1.4.1 se presentarán en el orden arriba indicado (es decir, .1, .2, .3, .4, .5) sin ninguna información interpuesta, excepto la prevista en el presente Código. A menos que esté permitida o requerida por este Código, la información adicional se colocará después de la descripción de las mercancías peligrosas.

5.4.1.4.3***Información complementaria al nombre de expedición correcto en la descripción de mercancías peligrosas***

En la descripción de mercancías peligrosas, el nombre de expedición correcto (véase 3.1.2) deberá ser completado por los siguientes datos:

- .1 *Nombres técnicos de "n.e.p." y otras descripciones genéricas*: los nombres de expedición correctos a los que se ha asignado la disposición especial 274 en la columna 6 de la Lista de mercancías peligrosas deberán completarse con sus nombres técnicos o de grupo químico, como se describe en 3.1.2.8.
- .2 *Embalajes/envases, contenedores para graneles y cisternas vacíos no limpiados*: todos los medios de contención vacíos (en particular, los embalajes/envases, los RIG, los contenedores para graneles, las cisternas portátiles, los vehículos cisterna y los vagones cisterna) que contengan residuos de mercancías peligrosas distintas de las de la Clase 7, se describirán como tales, por ejemplo, colocando las palabras "VACÍO, SIN LIMPIAR" o "CONTIENE



RESIDUOS DE LA ÚLTIMA CARGA” antes o después del nombre de expedición correcto.

- .3 *Desechos*: en cuanto a los desechos de mercancías peligrosas (aparte de los desechos radiactivos) que se transportan para su eliminación o para el procesado para la eliminación, el nombre de expedición correcto deberá ser precedido de la palabra “DESECHOS”, a no ser que ésta ya forme parte del nombre de expedición correcto.
- .4 *Sustancias a temperatura elevada*: si en el nombre de expedición correcto de una sustancia que se transporte, o que se presente para su transporte, en estado líquido a una temperatura de 100°C o superior, o en estado sólido a una temperatura de 240°C o superior, no se señala su condición de temperatura elevada (por ejemplo, utilizando los términos “FUNDIDA” o “TEMPERATURA ELEVADA” como parte del nombre de expedición correcto), inmediatamente antes de dicho nombre se pondrá la palabra “CALIENTE”.
- .5 *Contaminantes del mar*: si las mercancías que se van a transportar son contaminantes del mar, se identificarán mediante “CONTAMINANTE DEL MAR” (véase 3.1.2.8).
- .6 *Punto de inflamación*: si las mercancías que se van a transportar tienen un punto de inflamación igual o inferior a 60°C (en °C en vaso cerrado (v.c.)), deberá indicarse el punto de inflamación mínimo. Debido a la presencia de impurezas, el punto de inflamación podrá ser más bajo o más alto que la temperatura de referencia indicada en la Lista de mercancías peligrosas para esa sustancia. No es necesario declarar el punto de inflamación para los peróxidos orgánicos de la Clase 5.2 que también sean inflamables.

5.4.1.4.4

Ejemplos de descripciones de mercancías peligrosas:

Nº ONU 1098 ALCOHOL ALÍLICO 6.1 (3) I (21°C v.c.)
Nº ONU 1098 ALCOHOL ALÍLICO, Clase 6.1 (Clase 3),
GE/E I, (21°C v.c.)
Nº ONU 1092, Acroleína estabilizada, Clase 6.1 (3), GE/E I,
(-24°C v.c.) CONTAMINANTE DEL MAR
Nº ONU 2761, Plaguicida sólido, tóxico, a base de
compuestos organoclorados, n.e.p. (Aldrin 19%), Clase 6.1,
GE/E III, CONTAMINANTE DEL MAR



5.4.1.5 Información necesaria además de la descripción de mercancías peligrosas

Además de la descripción de mercancías peligrosas, se incluirá la siguiente información tras la descripción de las mercancías peligrosas, en el documento de transporte de mercancías peligrosas.

5.4.1.5.1 Cantidad total de mercancías peligrosas

Salvo por lo que respecta a los embalajes/envases vacíos no limpiados, deberá señalarse la cantidad total de mercancías peligrosas a que se refiere la descripción (por volumen o en masa, según corresponda) de cada artículo de mercancías peligrosas que lleve un nombre de expedición distinto, N° ONU o grupo de embalaje/envase. En cuanto a las mercancías peligrosas de la Clase 1, la cantidad hará referencia a la masa explosiva neta. En cuanto a las mercancías peligrosas transportadas en embalajes/envases para fines de salvamento, se dará una estimación de la cantidad de mercancía peligrosa. Se indicará asimismo el número y tipo (por ejemplo, bidón, caja, etc.) de cada uno de los bultos. Los códigos de designación de los tipos de embalajes/envases de las Naciones Unidas sólo podrán utilizarse para completar la descripción de la naturaleza del bulto (por ejemplo, una caja (4G)). Se pueden utilizar abreviaturas para señalar la unidad de medida de la cantidad total.

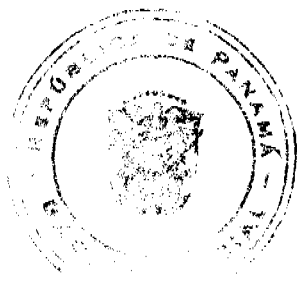
5.4.1.5.2 Cantidades limitadas

5.4.1.5.2.1 Cuando se efectúe un transporte de mercancías peligrosas al amparo de las excepciones previstas en la columna 7 de la Lista de mercancías peligrosas y en el capítulo 3.4 para las mercancías peligrosas embaladas/envasadas en cantidades limitadas, se incluirán las palabras "CANTIDAD LIMITADA" o "CANT. LTDA."

5.4.1.5.2.2 Cuando se presente una remesa de conformidad con 3.4.4.1.2, se incluirá en el documento de transporte la siguiente declaración: "Transporte de conformidad con 3.4.4.1.2 del Código IMDG".

5.4.1.5.3 Embalajes/envases para fines de salvamento

Cuando se transporten mercancías peligrosas en embalajes/envases para fines de salvamento, se agregarán las palabras "BULTO DE SALVAMENTO".



5.4.1.5.4 Sustancias estabilizadas por regulación de la temperatura

Si la palabra "ESTABILIZADA" forma parte del nombre de expedición correcto (véase también 3.1.2.6), cuando la estabilización se haya hecho por medio de la regulación de la temperatura, en el documento de transporte se indicarán las temperaturas de regulación y de emergencia (véase 7.7.2), de la siguiente manera:

Temperatura de regulación: ...°C
Temperatura de emergencia: ...°C.

5.4.1.5.5. Sustancias que reaccionan espontáneamente y peróxidos orgánicos

Para las sustancias que reaccionan espontáneamente de la Clase 4.1 y los peróxidos orgánicos que requieran regulación de la temperatura durante el transporte, en el documento de transporte de mercancías peligrosas se indicarán las temperaturas de regulación y de emergencia (véase 7.7.2) de la siguiente manera:

Temperatura de regulación: ...°C
Temperatura de emergencia: ...°C.

5.4.1.5.5.1 Cuando, con respecto a ciertas sustancias que reaccionan espontáneamente de la Clase 4.1 y peróxidos orgánicos de la Clase 5.2, la autoridad competente haya permitido que no se ponga la etiqueta de riesgo secundario de "EXPLOSIVO" (modelo N° 1) para un embalaje/envase específico, se incluirá una declaración a este efecto.

5.4.1.5.5.2 Cuando se transporten peróxidos orgánicos y sustancias que reaccionan espontáneamente en condiciones en las que se requiera aprobación (para los peróxidos orgánicos, véase 2.5.3.2.5, 4.1.7.2.2, 4.2.1.13.1 y 4.2.1.13.3; para las sustancias que reaccionan espontáneamente, véase 2.4.2.3.2.4 y 4.1.7.2.2), en el documento de transporte de mercancías peligrosas se incluirá una declaración a este efecto. Al documento de transporte de mercancías peligrosas se anexará una copia de la aprobación de clasificación y de las condiciones de transporte de peróxidos orgánicos y sustancias que reaccionan espontáneamente no incluidos en la lista.

5.4.1.5.5.3 Cuando se transporte una muestra de peróxido orgánico (véase 2.5.3.2.5.1) o de sustancias que reaccionan espontáneamente (véase 2.4.2.3.2.4.2), en el documento de transporte de mercancías peligrosas se incluirá una declaración a este efecto.



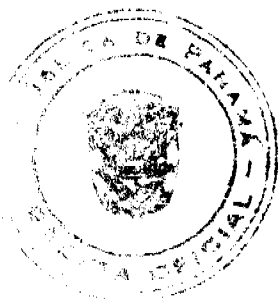
5.4.1.5.6 Sustancias infecciosas

En el documento figurará la dirección completa del consignatario, junto con el nombre y el número de teléfono de una persona responsable.

5.4.1.5.7 Material radiactivo**5.4.1.5.7.1**

En cada remesa de material de la Clase 7 deberá figurar la siguiente información, según proceda, en el orden indicado:

- .1 El nombre o símbolo de cada radionucleido o, para las mezclas de radionucleidos, una descripción general apropiada o una lista de los nucleidos más restrictivos;
- .2 Una descripción de la forma física y química de los materiales, o una indicación de que los materiales son materiales radioactivos en forma especial o materiales radioactivos de baja dispersión. Para la forma química es aceptable una descripción química genérica;
- .3 La actividad máxima del contenido radiactivo durante el transporte expresada en becquerelios (Bq) con el prefijo apropiado del símbolo SI (véase 1.2.2.1). Si se trata de sustancias fisionables, puede utilizarse, en lugar de la actividad, la masa de sustancia fisionable en gramos (g) o en sus múltiplos adecuados;
- .4 La categoría del bulto, es decir, I- BLANCA, II- AMARILLA, III-AMARILLA;
- .5 El índice de transporte (sólo en el caso de las categorías II-AMARILLA y III-AMARILLA);
- .6 Si se trata de remesas que incluyan sustancias fisionables distintas de las remesas exceptuadas en virtud de 6.4.11.2, el índice de seguridad con respecto a la criticidad;
- .7 La marca de identificación correspondiente a cada certificado de aprobación de la autoridad competente (materiales radioactivos en forma especial, materiales radioactivos de baja dispersión, arreglos especiales, diseño del bulto, o expedición) aplicable a la remesa;
- .8 Si se trata de remesas de más de un bulto, la información que se prescribe en 5.4.1.4.1.1 a .3 y en 5.4.1.5.7.1 a .7 deberá figurar en cada uno de ellos. Para los bultos en un sobreembalaje/sobreenvase, en un contenedor o en un medio de transporte, deberá figurar una exposición detallada del contenido de cada



bulto incluido en el interior del sobreembalaje/sobreenvase, contenedor o medio de transporte y, cuando proceda, de cada sobreembalaje/envase, contenedor o medio de transporte. Si los bultos se van a retirar del sobreembalaje/sobreenvase, del contenedor o del medio de transporte en un punto de descarga intermedio, deberá disponerse de la documentación de transporte adecuada;

- .9 Cuando sea necesario expedir una remesa según la modalidad de uso exclusivo, la indicación "EXPEDICIÓN EN LA MODALIDAD DE USO EXCLUSIVO"; y
- .10 Si se trata de BAE-II, BAE-III, OCS-I y OCS-II, la actividad total de la remesa como múltiplo de A_2 .

5.4.1.5.7.2

En los documentos de transporte se incluirá una declaración relativa a las medidas que, si hubiere lugar, debe adoptar el transportista. Esta declaración irá redactada en los idiomas que el transportista o las autoridades interesadas estimen necesarios y deberá comprender, como mínimo, los siguientes puntos:

- .1 Los requisitos suplementarios relativos a la carga, estiba, transporte, manipulación y descarga del bulto, sobreembalaje/envase o contenedor, incluidas cualesquiera disposiciones especiales relativas a la estiba, con miras a la disipación del calor en condiciones de seguridad (véase 7.1.14.4), o bien, una declaración de que no es necesario ninguno de estos requisitos;
- .2 Cualquier restricción que afecte a las modalidades de transporte o a los medios de transporte y, si fueran necesarias, instrucciones sobre la ruta a seguir;
- .3 Medidas adecuadas a adoptar para la remesa en caso de emergencia.

5.4.1.5.7.3

Cuando el transporte internacional de bultos requiera la aprobación del diseño de éstos o de la expedición por la autoridad competente, y los tipos aprobados difieran según los países, el N° ONU y el nombre de expedición exigidos en 5.4.1.4.1 deberán ser conformes con el certificado del país de origen del modelo.

5.4.1.5.7.4

No es necesario que los pertinentes certificados de las autoridades competentes acompañen a la remesa a que se refieren. El remitente deberá estar dispuesto a facilitarlos a



los transportistas antes de la carga o de la descarga.

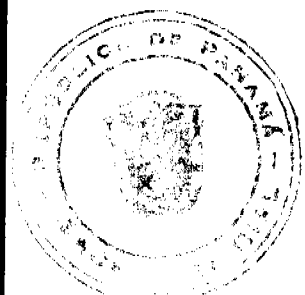
5.4.1.5.8***Aerosoles***

Cuando la capacidad del aerosol sea superior a 1 000ml, el documento de transporte deberá llevar una declaración al respecto.

5.4.1.5.9***Explosivos***

En cada remesa de mercancías de la Clase 1 se incluirá la siguiente información, según proceda:

- .1 Se han incluido entradas correspondientes a "SUSTANCIAS EXPLOSIVAS, N.E.P.", "ARTÍCULOS EXPLOSIVOS, N.E.P.", y "COMPONENTES DE TREN EXPLOSIVO, N.E.P.". Cuando no exista una denominación concreta, la autoridad competente del país de origen deberá utilizar la denominación que sea adecuada a la división de riesgo y al grupo de compatibilidad. El documento de transporte deberá incluir la siguiente declaración: "El transporte efectuado con esta denominación ha sido aprobado por la autoridad competente de...", seguida de las letras distintivas del Estado para los vehículos a motor en el tráfico internacional del país de la autoridad competente.
- .2 El transporte de sustancias explosivas para las cuales se especifique en su entrada correspondiente un contenido mínimo de agua o flemador se prohibirá cuando ese contenido de agua o de flemador sea inferior al mínimo especificado. Tales sustancias sólo deberán transportarse con la autorización especial de la autoridad competente del país de origen. El documento de transporte deberá incluir la siguiente declaración: "El transporte efectuado con esta denominación ha sido aprobado por la autoridad competente de...", seguida de las letras distintivas del Estado para los vehículos a motor en el tráfico internacional del país de la autoridad competente.
- .3 Cuando se embalen o envasen sustancias o artículos explosivos "conforme a lo aprobado por la autoridad competente", en el documento de transporte se deberá consignar la declaración: "Embalaje/envase aprobado por la autoridad competente de..." seguida de las letras distintivas del Estado para los vehículos a motor en el tráfico internacional del país de la autoridad competente.
- .4 Existen algunos riesgos que no están indicados por la división de riesgo ni por el grupo de compatibilidad de una sustancia. El expedidor deberá señalar todos



los riesgos de este tipo en la documentación de mercancías peligrosas.

5.4.1.5.10 Sustancias viscosas

Cuando las sustancias viscosas se transporten de conformidad con lo dispuesto en 2.3.2.5, el documento de transporte deberá llevar la siguiente declaración al respecto: "Transporte conforme a lo dispuesto en el párrafo 2.3.2.5 del Código IMDG".

5.4.1.5.11 Disposiciones relativas a segregación

5.4.1.5.11.1 Para las sustancias, mezclas, soluciones o preparados expedidos como entradas con la denominación N.E.P. no incluidas en los grupos de segregación que figuran en el párrafo 3.1.4.4 pero que, según el expedidor, pertenecen a uno de estos grupos (véase 3.1.4.2), en el documento de transporte deberá constar el grupo de segregación apropiado⁷.

5.4.1.5.11.2 Cuando se carguen sustancias juntas en una unidad de transporte de conformidad con lo dispuesto en 7.2.1.13.1.2, se incluirá la siguiente declaración en el documento de transporte: "Transporte de conformidad con 7.2.1.13.1.2 del Código IMDG".

5.4.1.5.11.3 Cuando los ácidos y los álcalis de la Clase 8 se transporten en la misma unidad de transporte, ya sea en el mismo embalaje/envase o no, de conformidad con lo dispuesto en 7.2.1.13.2, se incluirá la siguiente declaración en el documento de transporte: "Transporte de conformidad con 7.2.1.13.2 del Código IMDG".

5.4.1.5.12 Transporte de mercancías peligrosas sólidas en contenedores para graneles

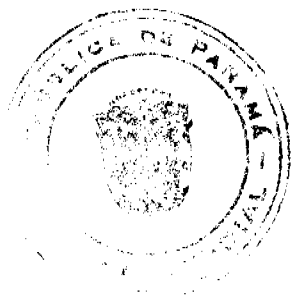
En el caso de los contenedores para graneles distintos de los destinados a mercancías en general, figurará la indicación siguiente en el documento de transporte (véase 6.9.4.6):

"Contenedores para graneles BK(x) aprobado por la autoridad competente de ...".

5.4.1.6 Certificación

5.4.1.6.1 El documento de transporte de mercancías peligrosas incluirá un certificado o una declaración en que se manifieste que la remesa puede ser aceptada para el

⁷ Se admite que el grupo de segregación no es aplicable en todos los casos, por lo que es posible que no aparezca en el documento de transporte.



transporte y que las mercancías están debidamente embaladas/envasadas, marcadas y etiquetadas, y en condiciones adecuadas para su transporte de conformidad con la reglamentación aplicable. La declaración estará redactada así:

“Por la presente declaro que el contenido de esta remesa está descrito más arriba de forma completa y exacta con el nombre de expedición correcto, y está correctamente clasificado embalado/envasado, marcado y etiquetado/rotulado, y en todos los aspectos en condiciones adecuadas para su transporte de conformidad con los reglamentos internacionales y nacionales aplicables.”

El certificado deberá ser firmado y fechado por el remitente. Quedarán autorizadas las firmas en facsímil, siempre que la validez de éstas esté reconocida por la legislación aplicable.

5.4.1.6.2

Si la documentación de mercancías peligrosas se presenta al transportista según técnicas de transmisión de tratamiento electrónico de datos (TED) o intercambio electrónico de datos (IED), las firmas pueden estar reemplazadas por los nombres (en mayúsculas) de las personas autorizadas para firmar.

5.4.2

Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo

5.4.2.1

Cuando se arrumen o carguen mercancías peligrosas en un contenedor² o vehículo, las personas encargadas de arrumar la carga en el contenedor o vehículo deberán extender un “certificado de arrumazón del contenedor/vehículo” en el que se especifique el número de identificación del contenedor/vehículo y se certifique que la operación se ha llevado a cabo de conformidad con las condiciones siguientes:

- .1 El contenedor/vehículo está limpio y seco y aparentemente en condiciones de recibir las mercancías;
- .2 Los bultos que deben segregarse de conformidad con las prescripciones de separación aplicables no han sido arrumados juntos en el contenedor/vehículo (a menos que se cuente con la correspondiente aprobación de la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en 7.2.2.3);

² Véase la definición de “contenedor” en 1.2.1.



- .3 Todos los bultos han sido examinados exteriormente para descubrir posibles daños, y sólo han sido cargados los bultos en buen estado;
- .4 Los bidones se han estibado en posición vertical, a menos que de otro modo lo autorice la autoridad competente, y todas las mercancías han sido cargadas de modo correcto y, de ser necesario, han sido debidamente aseguradas con material de sujeción apropiado, habida cuenta del modo o de los modos[†] de transporte previstos;
- .5 Las mercancías cargadas a granel se han repartido de modo uniforme en el contenedor/vehículo;
- .6 Si las remesas incluyen mercancías de la Clase 1 distintas de las de la división 1.4, el contenedor/vehículo se encuentra en buen estado estructural de conformidad con el párrafo 7.4.6;
- .7 El contenedor/vehículo y los bultos que contiene están debidamente marcados, etiquetados y rotulados, como corresponde;
- .8 Cuando con fines de refrigeración se utiliza dióxido de carbono sólido (CO₂-hielo seco), en el exterior del contenedor/vehículo se pondrá una marca o etiqueta en lugar bien visible, por ejemplo en el extremo de la puerta, con las palabras: "PELIGROSO CONTIENE CO₂ (HIELO SECO) VENTÍLESE BIEN ANTES DE ENTRAR"; y
- .9 Se ha recibido un documento de transporte de mercancías peligrosas, como se indica en 5.4.1, para cada remesa de mercancías peligrosas cargada en el contenedor/vehículo.

Nota: el certificado de arrumazón del contenedor/vehículo no es obligatorio para las cisternas portátiles.

5.4.2.2

La información requerida en el documento de transporte de mercancías peligrosas y la del certificado de arrumazón del contenedor/vehículo puede incorporarse en un documento único; de otro modo, puede ser conveniente unir un documento al otro. Si toda la información se incorpora en un documento único, éste deberá incluir una declaración firmada que diga, por ejemplo: "Por la presente se declara que la arrumazón de las mercancías en el contenedor/vehículo se ha realizado de acuerdo con las

[†] Véanse las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte.



disposiciones aplicables". La declaración estará fechada, y en ella se identificará a la persona que la firme.

5.4.3 Documentación exigida a bordo

5.4.3.1

Todo buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes del mar llevará una lista especial o un manifiesto que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 4.5 del capítulo VII del Convenio SOLAS, 1974, enmendado, y en la regla 4 3) del Anexo III del MARPOL 73/78, indique las mercancías peligrosas y los contaminantes del mar y su emplazamiento a bordo. En lugar de dicha lista o manifiesto, cabrá utilizarse un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas y todos los contaminantes del mar, así como su emplazamiento a bordo. Esta lista o este manifiesto de mercancías peligrosas y contaminantes del mar se cumplimentará con arreglo a los documentos y certificados exigidos en el presente Código y habrá de incluir, al menos, además de la información indicada en 5.4.1.4 y 5.4.1.5, el emplazamiento de estiba y la cantidad total de esas mercancías peligrosas y contaminantes del mar. Antes de la partida, se entregará una copia de uno de estos documentos a la persona o a la organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.

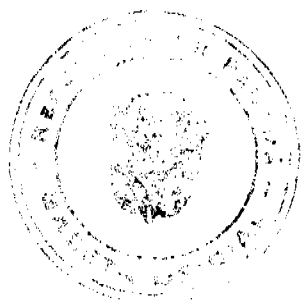
5.4.3.2 Información relativa a la adopción de medidas en caso de emergencia

5.4.3.2.1

Para el envío de mercancías peligrosas respecto de las cuales se requiera un documento de transporte en el presente Código, la información pertinente estará accesible inmediatamente y en todo momento, a fin de permitir la adopción de las medidas de emergencia necesarias en caso de accidentes o sucesos relacionados con las mercancías peligrosas transportadas. Dicha información podrá ser consultada lejos de los bultos que contengan las mercancías peligrosas, y estará inmediatamente accesible en caso de accidente o suceso. A tal efecto deben preverse:

- .1 entradas apropiadas en la lista especial, manifiesto o declaración de mercancías peligrosas; o
- .2 un documento separado como, por ejemplo, una ficha de datos de seguridad; o
- .3 un documento separado, como los Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (FEm), que se utilizarán junto con el documento de transporte, y la Guía de primeros

* Se podrá utilizar la circular FAL 2/Circ.51/Rev.1 con este fin.



auxilios en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA).

5.4.4 Información y documentación adicionales exigidas

5.4.4.1 En ciertos casos pueden exigirse certificados especiales u otros documentos, como:

- .1 un certificado de intemperización, según se exija en las entradas correspondientes de la Lista de mercancías peligrosas;
- .2 un certificado que exima a una sustancia, un material o un artículo del cumplimiento de las disposiciones del Código IMDG (por ejemplo, véanse las entradas correspondientes al carbón vegetal, la harina de pescado, la torta de semilla);
- .3 una declaración de la autoridad competente del país de origen en la que conste que se aprueban la clasificación y las condiciones de transporte, cuando se trate de nuevas sustancias que reaccionan espontáneamente, nuevos peróxidos orgánicos o preparados nuevos de sustancias que reaccionan espontáneamente y de peróxidos orgánicos existentes.

5.4.4.2 Unidades fumigadas

El documento de transporte de una unidad fumigada especificará el tipo y la cantidad de producto fumigante utilizado y la fecha y la hora en que fue sometida al tratamiento de fumigación. Asimismo, se darán instrucciones para la eliminación de todo residuo de fumigante, incluidos, si se han utilizado, los aparatos de fumigación utilizados.

5.4.5 Impreso para el transporte multimodal de mercancías peligrosas

5.4.5.1 Este impreso satisface las prescripciones de la regla 4 del capítulo VII del Convenio SOLAS 74, de la regla 4 del Anexo III del MARPOL 73/78 y las disposiciones del presente capítulo. Es obligatorio facilitar la información exigida en este capítulo, si bien no es necesario utilizar el mismo formato.



IMPRESO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Este impreso podrá utilizarse como declaración de mercancías peligrosas dado que se ajusta a lo prescrito en la regla 4 del capítulo VII del Convenio SOLAS 74 y en la regla 4 del Anexo III del MARPOL 73/78

1 Expedidor/consignador o cargador/remiteño		2 Número del documento de transporte		
		3 Página 1 de páginas	4 Referencia del expedidor	
		5 Referencia del traslado de la carga		
6 Consignatario				
7 Porteador del transporte (está suplementario al mismo)				
DECLARACION DEL EXPEDIDOR Por la presente se declara que el nombre de expedición abajo indicado describe con exactitud el contenido de esta cisterna, que los bultos han sido clasificados, embalados, envasados, marcados y etiquetados/rotulados, y que tales bultos están, en todos los aspectos, en las debidas condiciones para su transporte de conformidad con lo dispuesto en reglamentaciones gubernamentales nacionales o internacionales aplicables.				
8 Esta expedición se ajusta a las restricciones impuestas para: (léase lo que no proceda) AERONAVES DE PASAJE Y CARGA		AERONAVES SÓLO DE CARGA		9 Información adicional sobre manipulación
10 Buque/vuelo N° y fecha	11 Puerto/lugar de carga	12 Puerto/lugar de descarga	13 Destino	
14 Mercancías de transporte				
Número y tipo de bultos; descripción de las mercancías		Masa bruta (kg)	Masa neta (kg)	Volumen (m ³)
15 Número de identificación del contenedor/número de matrícula del vehículo	16 Número(s) del (de los) precinto(s)	17 Tipo y dimensiones del contenedor/vehículo	18 Tara (kg)	19 Masa bruta total (tara incluida) (kg)
CERTIFICADO DE ARRUMAZÓN DEL CONTENEDOR/VEHÍCULO Declaro que las mercancías descritas anteriormente han sido arrumadas/cargadas en el contenedor/vehículo de conformidad con las disposiciones aplicables. POR CADA CARGA DEL CONTENEDOR/VEHÍCULO LA PERSONA RESPONSABLE DE LA ARRUMAZÓN/CARGA HA DE CUMPLIMENTAR Y FIRMAR ESTA SECCIÓN		21 RECIBO DE LA ORGANIZACIÓN RECEPTORA Se ha recibido el número arriba indicado de bultos/recipientes/remiques, que parecen estar en buen estado. (En caso contrario, indique en este espacio): OBSERVACIONES DE LA ORGANIZACIÓN RECEPTORA:		
20 Nombre de la compañía		Nombre del transportista por carretera	22 Nombre de la compañía (O DEL EXPEDIDOR QUE HACE LA NOTA)	
Nombre/cargo del declarante		N° de matrícula del vehículo	Nombre/cargo del declarante	
Lugar y fecha		Firma y fecha	Lugar y fecha	
Firma del declarante		FIRMA DEL CONDUCTOR	Firma del declarante	

MERCANCIAS PELIGROSAS:
Habría que especificar: N° ONU, nombre de expedición, clase de riesgo, grupo de embalaje/envase (cuando se aplique), contingente del mar y, además, cumplir todas las prescripciones de carácter obligatorio que sean aplicables en virtud de reglamentaciones gubernamentales nacionales o internacionales. A los efectos del Código IMDG, véase 5.4.1.4.



1 Expedidor/consignador o cargador/remisante	2 Número del documento de transporte	
	3 Página de páginas	4 Referencia del expedidor
		5 Referencia del beneficiario de la carga
14 Mercadería de transporte * Número y tipo de buques; descripción de las mercancías... Masa bruta (kg) ... Masa neta (kg) ... Volumen (m ³) ...		

4



Aspectos de documentación del transporte internacional de mercancías peligrosas**Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo**

La persona que firma la casilla 20 del Impreso deberá ser la que dirija la operación en el contenedor/vehículo.

Se certifica que:

El contenedor/vehículo estaba limpio, seco y aparentemente en condiciones de recibir mercancías.

Si las remesas incluyen mercancías de la Clase 1, excepto las de la división 1.4, el contenedor es estructuralmente utilizable.

No se han arrumado juntas en el contenedor/vehículo mercancías incompatibles entre sí, a menos que se cuente con autorización especial de la autoridad competente.

Todos los bultos fueron examinados exteriormente por si estaban deteriorados y sólo se arrumaron bultos en buen estado.

Los bidones han sido estibados en posición vertical, a menos que de otro modo lo autorice la autoridad competente.

Todos los bultos han sido correctamente arrumados y afianzados en el contenedor/vehículo.

Si se transportan materias en embalajes/envases para granel, la carga ha sido repartida de modo uniforme en el contenedor/vehículo.

Los bultos y el contenedor/vehículo llevan las marcas, etiquetas y rótulos adecuados. Se ha quitado toda marca, etiqueta y rótulo inaplicables.

Si se utiliza dióxido de carbono sólido (CO₂ - hielo seco) con fines de refrigeración, el vehículo o el contenedor lleva en un lugar bien visible, por ejemplo en el exterior de la pared en la que está su puerta, la debida marca o etiqueta que diga lo siguiente: PELIGROSO, CONTIENE CO₂ (HIELO SECO) - VENTILESE BIEN ANTES DE ENTRAR.

Cuando se utilice este impreso de mercancías peligrosas únicamente como certificado de arrumazón del contenedor/vehículo, no como documento de transporte combinado, deberá haberse expedido/recibido una declaración de mercancías peligrosas firmada por el expedidor o proveedor que cubra cada remesa de mercancías peligrosas arrumada en el contenedor.

Nota: no se requiere el certificado de arrumazón del contenedor para las cisternas.



APÉNDICE 5
CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVAR LOS
BUQUES

(Observación: todos los certificados que se lleven a bordo han de ser los originales)

1 Todos los buques

Certificado internacional de arqueo (1969)

Se expedirá un Certificado internacional de arqueo (1969) a todo buque cuyos arqueos bruto y neto hayan sido determinados conforme a las disposiciones del Convenio.

Referencia

Convenio de Arqueo,
artículo 7

Certificado internacional de francobordo

A todo buque que haya sido visitado y marcado de conformidad con el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o con el Convenio modificado por su Protocolo de 1988, según proceda, le será expedido un Certificado internacional de francobordo, en virtud de las disposiciones del Convenio.

Convenio de Líneas de Carga,
artículo 16;
Protocolo de 1988
relativo al Convenio de Líneas de Carga,
artículo 18

Certificado internacional de exención relativo al francobordo

A todo buque al que se haya concedido una exención en virtud de las disposiciones del artículo 6 del Convenio de Líneas de Carga, o del Convenio modificado por su Protocolo de 1988, según proceda, le será expedido un Certificado internacional de exención relativo al francobordo.

Convenio de Líneas de Carga,
artículo 6;
Protocolo de 1988
relativo al Convenio de Líneas de Carga,
artículo 18

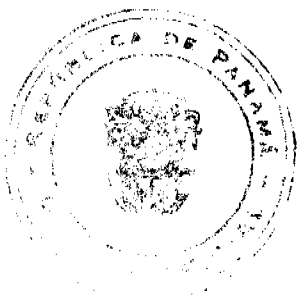
Cuadernillo de estabilidad sin avería

Todo buque de pasaje, sean cuales fueren sus dimensiones, y todo buque de carga de eslora igual o superior a 24 m, será sometido al término de su construcción, a una prueba para determinar los elementos de su estabilidad. Se facilitará al capitán un cuadernillo de estabilidad con toda la información necesaria que le permita de modo rápido y sencillo disponer de una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en diversas condiciones de carga. Cuando se trate de graneleros, la información que debe figurar en el cuadernillo de granelero podrá incluirse en el cuadernillo de estabilidad.

SOLAS 1974,
reglas II-1/22
y II-1/25-8;
Protocolo de 1988
relativo al Convenio de Líneas de Carga,
regla 10



- Planos y cuadernillos de lucha contra averías* SOLAS 1974.
En los buques de pasaje y en los buques de carga habrá, expuestos de modo permanente, planos que indiquen claramente para cada cubierta y bodega los límites de los compartimientos estancos, sus aberturas y respectivos medios de cierre con la posición de sus correspondientes mandos, así como los medios para corregir cualquier escora producida por inundación. Además se facilitarán a todos los oficiales del buque cuadernillos que contengan la mencionada información. reglas II-1/23, 23-1, 25-8; MSC/Circ. 919
- Documento relativo a la dotación mínima de seguridad* SOLAS 1974
(enmiendas de 2000),
regla V/14.2
A todo buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo I del Convenio se le entregará un documento adecuado, o su equivalente, relativo a la dotación de seguridad, expedido por la Administración como prueba de que lleva la dotación mínima de seguridad.
- Manual de formación de seguridad contra incendios* SOLAS 1974
(enmiendas de 2000),
regla II-2/15.2.3
El manual de formación estará escrito en el idioma de trabajo del buque y habrá uno en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación. El manual incluirá las instrucciones y la información exigidas en la regla II-2/15.2.3.4. Parte de esta información se podrá proporcionar con medios audiovisuales en vez de con el manual.
- Plano/folleto de lucha contra incendios* SOLAS 1974
(enmiendas de 2000),
regla II-2/15.2.4
Habrá expuestos permanentemente, para orientación de los oficiales, planos de disposición general que muestren claramente respecto de cada cubierta los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios y detalles acerca de los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios, los dispositivos extintores etc. En lugar de esto, si la Administración lo juzga oportuno, los pormenores que anteceden podrán figurar en un folleto, del que se facilitará un ejemplar a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio que se introduzca se anotará en ellos tan pronto como sea posible. Se guardará permanentemente un duplicado de los planos de lucha contra incendios o un folleto que contenga dichos planos en un estuche estanco a la intemperie fácilmente identificable, situado fuera



de la caseta, para ayuda del personal de tierra encargado de la lucha contra incendios.

Formación y registro de ejercicios a bordo

Los ejercicios de lucha contra incendios se realizarán y registrarán de conformidad con lo dispuesto en las reglas III/19.3 y III/19.5.

SOLAS 1974

(enmiendas de 2000),
regla II-2/15.2.2.5

Manuales de seguridad contra incendios

El manual de seguridad contra incendios incluirá la información y las instrucciones necesarias para la explotación del buque y la manipulación de la carga sin riesgos en relación con la seguridad contra incendios. El manual estará escrito en el idioma de trabajo del buque y habrá uno en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación. Este manual puede combinarse con los manuales de formación de seguridad contra incendios prescritos en la regla II-2/15.2.3.

SOLAS 1974

(enmiendas de 2000),
regla II-2/16.2

Títulos de capitán, oficial o marinero

Se expedirán título de capitán, oficial o marinero a los aspirantes que, de acuerdo con criterios que la Administración juzgue satisfactorios, reúnan los requisitos necesarios en cuanto a periodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes de conformidad con lo dispuesto en el Código de Formación adjunto al anexo del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. Los modelos de título figuran en la sección A-1/2 del Código de Formación. Los títulos deberán estar disponibles en su forma original a bordo del buque en el que el titular esté prestando servicio.

Convenio de Formación
1978,
artículo VI, regla 1/2;
Código de Formación,
sección A-1/2

Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos

A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 y demás buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio MARPOL 73/78 se les expedirá, una vez reconocidos de acuerdo con las disposiciones de la regla 4 del Anexo I del MARPOL 73/78, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. El certificado irá acompañado de un Registro de construcción y equipo de buques no petroleros (modelo A) o un Registro de construcción y equipo de petroleros

MARPOL 73/78
Anexo I, regla 5



(modelo B), según proceda.

Libro registro de hidrocarburos

Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150, y cualquier otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 que no sea petrolero, llevará a bordo un Libro registro de hidrocarburos, parte I (operaciones en los espacios de máquinas). Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 llevará también un Libro registro de hidrocarburos, parte II (operaciones de carga/lastrado).

MARPOL 73/78
Anexo I, regla 20

Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 llevará a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración.

MARPOL 73/78
Anexo I, regla 26

Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias

A todo buque que cumpla las disposiciones del Anexo IV del MARPOL 73/78 y realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, una vez realizado un reconocimiento inicial o de renovación de acuerdo con las disposiciones de la regla 4 de dicho anexo, se les expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.

MARPOL 73/78
Anexo IV, regla 5;
MEPC/Circ. 408

Plan de gestión de basuras

Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir.

MARPOL 73/78,
Anexo V, regla 9

Libro registro de basuras

Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, y toda plataforma fija o flotante empleada en la exploración y explotación de los fondos marinos, llevarán un Libro registro de basuras.

MARPOL 73/78,
Anexo V, regla 9

Sistema registrador de datos de la travesía – Documento de cumplimiento

El sistema registrador de datos de la travesía,

SOLAS 1974,
regla V/18.8



incluidos todos los sensores, se someterá a una prueba anual de funcionamiento. Dicha prueba se realizará en una instalación de prueba o servicio a fin de verificar la precisión, duración y posibilidad de recuperación de los datos registrados. Además se llevarán a cabo pruebas e inspecciones para determinar el estado de servicio de todas las envueltas protectoras y todos los dispositivos instalados para ayudar a localizar el registrador. Se conservará a bordo del buque una copia del certificado de cumplimiento expedido por la instalación de prueba en la que se indique la fecha de cumplimiento y las normas de funcionamiento aplicables.

Manual de sujeción de la carga

Todas las cargas que no sean cargas sólidas o líquidas a granel, las unidades de carga y las unidades de transporte, se cargarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.41, la sujeción de tales cargas, unidades de carga y unidades de transporte de conformidad con el Manual de sujeción de la carga, se efectuará antes de que el buque salga del muelle. Todos los tipos de buques dedicados al transporte de cargas que no sean de sólidos o líquidos a granel deben llevar un Manual de sujeción de la carga, cuyas normas serán como mínimo equivalentes a las de las directrices elaboradas por la Organización.

Solas 1974

(enmiendas de 2002),
reglas VI/5.6 y VII/5;
MSC/Circ. 745

Documento de cumplimiento

Se expedirá un documento de cumplimiento a cada compañía que cumpla las prescripciones del Código IGS. Se conservará a bordo una copia de dicho documento.

SOLAS 1974,

regla IX/4;
Código IGS,
párrafo 13

Certificado de gestión de la seguridad

La Administración o una organización reconocida por ella expedirá a cada buque un Certificado de gestión de la seguridad. Antes de expedir dicho certificado, la Administración o la organización reconocida por ella verificará que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.

SOLAS 1974,

regla IX/4;
Código IGS,
párrafo 13

Certificado internacional de protección del buque o Certificado internacional de protección del buque provisional

La Administración o una organización reconocida por ella expedirá a cada buque un certificado

SOLAS 1974

(enmiendas de 2002),
regla XI-2/9.1.1;
Parte A del Código
PBIP, sección 19 y



internacional de protección del buque para apéndices verificar que éste cumple las disposiciones de protección marítima del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP. En virtud de lo dispuesto en la parte A, sección 19.4, del Código PBIP se puede expedir un Certificado provisional.

Plan de protección del buque y registros conexos SOLAS 1974
 Todo buque llevará a bordo un plan de protección (enmiendas de 2002), del buque aprobado por la Administración. El plan reglamenta la XI-2/9 Parte A del comprenderá los tres niveles de protección que se Código PBIP, secciones definen en la parte A del Código PBIP. Se 9 y 10 mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque,

- .1 formación, ejercicios y prácticas;
- .2 amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;
- .3 fallos en la protección;
- .4 cambios en el nivel de protección;
- .5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;
- .6 auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;
- .7 revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;
- .8 revisión periódica del plan de protección del buque;
- .9 implantación de las enmiendas al plan; y
- .10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.

Registro sinóptico continuo SOLAS 1974
 Todos los buques a los que se aplica el capítulo I (enmiendas de 2002), del Convenio deberán disponer de un registro reglamenta la XI-1/5 sinóptico continuo. Este registro proporciona a bordo un historial del buque referido a la información contenida en él.

2 Además de los certificados enumerados en la sección 1 *supra*, los buques de pasaje deberán llevar lo siguiente:



*Certificado de seguridad para buque de pasaje** A todo buque de pasaje que cumpla las prescripciones de los capítulos II-1, II-2, III y IV y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS de 1974 se le expedirá, tras la inspección y el reconocimiento correspondiente, un Certificado de seguridad para buque de pasaje. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo P).

SOLAS 1974, regla I/12 modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12 (enmiendas de 2000), apéndice

Certificado de exención† Cuando a un buque le sea concedida una exención acorde con lo dispuesto en el Convenio SOLAS 1974 se le expedirá un Certificado de exención, además de los certificados enumerados supra.

SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12

Certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales, Certificado para buques de pasaje en tráficos especiales (espacios habitables). Se expedirá un certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales, en virtud de las disposiciones del Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971.

Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971, regla 5

Se expedirá un Certificado para buques de pasaje en tráficos especiales (espacios habitables) en virtud de las disposiciones del Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973.

Protocolo sobre espacios habitables, 1973, regla 5

Plan de colaboración sobre búsqueda y salvamento Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I del Convenio tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia.

SOLAS 1974 (enmiendas de 2000), regla V/7.3

Lista de las limitaciones operacionales los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I del Convenio conservarán a bordo una lista de todas las limitaciones operacionales, que comprenderá las exenciones de cualesquiera de las reglas del SOLAS, restricciones relativas a las zonas de operaciones, restricciones meteorológicas, restricciones relativas al estado de la mar, restricciones relativas a la carga autorizada, el asiento, la velocidad y cualquier otra limitación, ya sea impuesta por la Administración o

SOLAS 1974 (enmiendas de 2000), regla V/30

* El modelo del Certificado y del Inventario del equipo se encuentran en las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 referentes al SMSSM.

† Las circulares SLS.14/Circ.115 y SLS.14/Circ.115/Add.1 se refieren a la expedición de los certificados de exención.



establecida durante las fases de proyecto o de construcción del buque.

Sistema de apoyo para la toma de decisiones por el capitán SOLAS 1974, regla III/29

En el puente de navegación de todos los buques de pasaje deberá haber un sistema de apoyo para la toma de decisiones en casos de emergencia.

3 Además de los certificados enumerados en la sección 1 de la presente lista, los buques de carga deberán llevar lo siguiente:

Certificado de seguridad de construcción para buque de carga⁷ SOLAS 1974, regla I/12,

A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que, sometido a reconocimiento, satisfaga lo estipulado a este fin para buques de carga en la regla 10 del capítulo I del Convenio SOLAS 1974, además de las prescripciones aplicables de los capítulos II-1 y II-2, sin que entren aquí las relativas a los dispositivos de extinción de incendios y a los planos de lucha contra incendios, se le expedirá un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga. modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12

Certificado de seguridad del equipo para buque de carga⁷ SOLAS 1974, regla I/12,

A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2 y III y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo E). modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12 (enmiendas de 2000), apéndice

*Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga** SOLAS 1974, regla I/12,

A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 con una instalación radioeléctrica, incluidas las que se utilizan en los dispositivos de salvamento, que cumpla las prescripciones de los capítulos III y IV y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12

⁷ El modelo del Certificado se encuentra en las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 referentes al SMSSM.



de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo R).

Certificado de seguridad para buque de carga
A todo buque de carga que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988, se le podrá expedir, tras un reconocimiento, un Certificado de seguridad para buque de carga, en lugar de los certificados de seguridad para buques de carga indicados supra. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo C).

Protocolo de 1988
relativo al SOLAS,
regla I/12
(enmiendas de 2000),
apéndice

Certificado de exención[†]
Cuando a un buque le sea concedida una exención en virtud de lo dispuesto en el Convenio SOLAS 1974 se le expedirá un Certificado de exención, además de los certificados enumerados supra.

SOLAS 1974,
regla I/12;
Protocolo de 1988
relativo al
SOLAS 1974,
regla I/12

Documento de autorización para el transporte de grano
A todo buque cargado de conformidad con las reglas del Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel le será expedido un documento de autorización, ya sea por la Administración o por una organización reconocida por ésta, ya sea por un Gobierno Contratante en nombre de la Administración. Este documento acompañará o se incorporará al manual de carga de grano facilitado para que el capitán pueda cumplir las prescripciones de estabilidad del Código.

SOLAS 1974,
regla VI/9;
Código
internacional para el
transporte sin
riesgos de grano a
granel, sección 3

Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Convenio de
Responsabilidad
Civil 1969,
artículo VII

A cada buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga se le expedirá un certificado que dé fe de que existe un seguro u otra garantía financiera vigente. Este documento será expedido o certificado por la autoridad competente del Estado de matrícula del buque, después de comprobar que se han cumplido los requisitos del párrafo 1 del artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil.

[†] Las circulares SLS.14/Circ. 115 y SLS.14/Circ. 115/Add.1 se refieren a la expedición de certificados de exención.



Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos Convenio de Responsabilidad Civil 1992, artículo VII

A cada buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, tras haber establecido la autoridad competente de un Estado Contratante que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el artículo VII, párrafo 1, del Convenio. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Contratante, extenderá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; por lo que respecta a un buque que no esté matriculado en un Estado Contratante lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Contratante.

Archivo de informes sobre reconocimientos del programa mejorado SOLAS 1974 (enmiendas de 2002),

Los graneleros y los petroleros tendrán un archivo de informes sobre reconocimientos y documentos complementarios que se ajusten a lo dispuesto en los párrafos 6.2 y 6.3 de los anexos A y B de la resolución A.744 (18); Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de granelero y petroleros. regla XI-1/2; resolución A. 744 (18)

Libro registro del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre MARPOL 73/78 Anexo I, regla 15 3) a)

A reserva de lo dispuesto en los párrafos 4, 5, 6 y 7 de la regla 15 del Anexo I del MARPOL 73/78, todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 llevará un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo de la descarga en litros por milla marina y la cantidad total descargada, o el contenido de hidrocarburos y régimen de descarga. Este registro indicará la fecha y la hora, y su información se conservará durante tres años por lo menos.

Información de la carga SOLAS 1974, reglas VI/2 y XII/10; MSC/Circ. 663

El expedidor facilitará al capitán o a su representante información apropiada, que se confirmará por escrito, sobre la carga con tiempo



suficiente antes del embarque. En el caso de los graneleros, se deberá indicar la densidad de la carga en la información *supra*.

Cuadernillo de granelero

Para que el capitán pueda evitar que la estructura del buque sufra esfuerzos excesivos, se llevará a bordo el cuadernillo a que se hace referencia en la regla VI/7.2 del Convenio SOLAS. El cuadernillo será refrendado por la Administración, o en su nombre, de manera que indique que se cumplen las reglas 4), 5), 6) y 7) del capítulo XII del Convenio SOLAS, según proceda. Como alternativa a dicho cuadernillo separado la información requerida podrá figurar en el cuadernillo de estabilidad sin avería.

SOLAS 1974,
reglas VI/7 y XII/8;
Código de prácticas
para la seguridad de
las operaciones de
carga y descarga de
graneleros

Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio

A todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio de acuerdo con lo dispuesto en la regla 13 10) del anexo I del MARPOL 73/78 se le proveerá de un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, en el que se detallen el sistema y los procedimientos operacionales. Este Manual, que necesitará ser juzgado satisfactorio por la Administración, contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 de la regla 13A del Anexo I del MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78
Anexo I, regla 13ª

Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos

A todo petrolero que opere con sistemas de lavado con crudos se le proveerá de un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado en el que se detallen el sistema y el equipo y se especifiquen los procedimientos operacionales. Este Manual, que deberá ser satisfactorio a juicio de la Administración, contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 de la regla 13B del Anexo I del MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78,
Anexo I, regla 13B



Plan de evaluación del estado del buque (CAS): Declaración de cumplimiento MARPOL 73/78, Anexo I
La Administración expedirá una declaración de cumplimiento a todo petrolero que haya sido objeto de reconocimiento de conformidad con las prescripciones del plan de evaluación del estado del buque (CAS) (resolución MEPC.94(46), enmendada) y cumpla lo dispuesto en dichas prescripciones. También se llevará a bordo, junto con la declaración de cumplimiento, una copia del informe final del CAS que la Administración haya examinado para expedir la declaración de cumplimiento y una copia del registro del examen. (enmiendas de 2001, resolución MEPC.95(46), regla 13G); resolución MEPC.94(46)

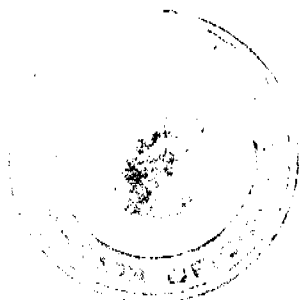
Manual de operaciones de cargas hidrostáticamente equilibradas MARPOL 73/78, Anexo I (enmiendas de 2001, resolución MERC.95(46), regla 13G)
A todo petrolero que en cumplimiento de lo dispuesto en la regla 13G 6) b) opere con carga hidrostáticamente equilibradas se le facilitará un manual de operaciones de acuerdo con la resolución MEPC.64(36).

Manual de operaciones de los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos MARPOL 73/78, Anexo I, regla 15 3) c)
A todo petrolero con un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se le facilitarán instrucciones relativas al funcionamiento del sistema de conformidad con un manual de operaciones aprobado por la Administración.

Información sobre compartimentado y estabilidad MARPOL 73/78, Anexo I, regla 25
A todo petrolero al que se aplique la regla 25 del Anexo I del MARPOL 73/78 se le entregará, en un formulario aprobado, la información relativa a la carga y distribución del cargamento que sea necesaria para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta regla y los datos sobre la capacidad del buque para cumplir los criterios de estabilidad con avería definidos en esta regla.

4 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3 *supra*, todo buque que transporte sustancias químicas nocivas líquidas a granel habrá de llevar, según proceda, lo siguiente:

Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (Certificado SNL) MARPOL 73/78, Anexo II, reglas 11 y 12A
A todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel y que realice viajes a puertos o a



terminales sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio MARPOL 73/78 se le expedirá, tras un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 10 del Anexo II del MARPOL 73/78, un certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel. Con respecto a los quimiqueros, el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel y el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, expedidos en virtud de las disposiciones del Código de Graneleros Químicos y del Código Internacional de Quimiqueros, respectivamente, tendrán la misma fuerza y gozarán del mismo reconocimiento que el Certificado SNL.

Libro registro de carga

Todo buque al que sea aplicable el Anexo II del MARPOL 73/78 estará provisto de un Libro de registro de carga, que formará parte o no del Diario oficial de navegación, como se especifica en el apéndice IV del Anexo.

MARPOL 73/78,
Anexo II;
regla 9

Manual de procedimientos y medios

Todo buque certificado para transportar sustancias nocivas líquidas a granel llevará a bordo un Manual de procedimientos y medios aprobado por la Administración.

Resolución
MEPC.18(22),
capítulo 2;
MARPOL 73/78,
Anexo II,
reglas 5, 5A y 8

Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas

Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 certificado para transportar sustancias nocivas líquidas a granel llevará a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración.

MARPOL 73/78,
Anexo II, regla 16

5 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3 *supra*, todo buque tanque quimiquero habrá de llevar, cuando resulte aplicable, uno de los dos certificados siguientes:



Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel Código CGrQ, sección 1.6;

A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumplan las prescripciones pertinentes del Código de Graneleros Químicos se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, del cual figura un modelo en el apéndice del Código. Código CGrQ modificado por la resolución MSC.18(58), sección 1.6

Observación: el Código es obligatorio en virtud del Anexo II del MARPOL 73/78 para los quimiqueros construidos antes del 1 de julio de 1986.

O bien

Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel Código CIQ, sección 1.5; Código CIQ modificado por las resoluciones MSC.16(58) y MEPC.40(29), sección 1.5

A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumpla las prescripciones pertinentes del Código Internacional de Quimiqueros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, del cual figura un modelo en el apéndice del Código.

Observación: el Código es obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 y del Anexo II del MARPOL 73/78 para los quimiqueros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente.

6 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3 *supra*, todo buque gasero habrá de llevar, cuando proceda, lo siguiente:

Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel Código de Gaseros, sección 1.6

A todo buque gasero que cumpla las prescripciones pertinentes del Código de Gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código.



Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel Código CIG, sección 1.5;
A todo buque gasero que cumpla las prescripciones pertinentes del Código Internacional de Gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código. Código CIG modificado por la resolución MSC.17(58), sección 1.5

Observación: el Código es obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 para los gaseros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente.

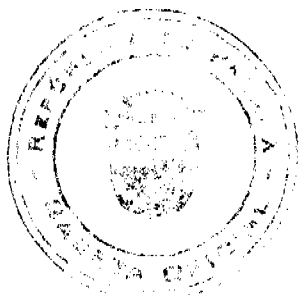
7 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, toda nave de gran velocidad deberá llevar, cuando proceda, lo siguiente:

Certificado de seguridad para naves de gran velocidad SOLAS 1974, regla X/3;
A toda nave que cumpla lo prescrito en el Código NGV de 1994 o de 2000, según proceda, se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado de seguridad para naves de gran velocidad. Código NGV de 1994, sección 1.8; Código NGV de 2000, sección 1.8

Permiso de explotación para naves de gran velocidad Código NGV de 1994, sección 1.9; Código NGV de 2000, sección 1.9
A toda nave que cumpla lo prescrito en los párrafos 1.2.2 a 1.2.7 del Código de seguridad para naves de gran velocidad de 1994 o de 2000, según proceda, se le expedirá un certificado denominado Permiso de explotación para naves de gran velocidad.

8 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, todo buque que transporte mercancías peligrosas deberá llevar, cuando proceda, lo siguiente:

Documento de cumplimiento de las prescripciones especiales para los buques que transporten mercancías peligrosas SOLAS 1974, (enmiendas de 2000), regla II-2/19.4
La Administración proveerá al buque de un documento apropiado en el que conste que la construcción y el equipo del buque cumplen lo prescrito en la regla II-2/19 del SOLAS 1974. No será necesario certificar las mercancías peligrosas, salvo las sólidas a granel, cuando se trate de cargas



de las clases 6.2 y 7 o de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.

9 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, todo buque que transporte mercancías peligrosas deberá llevar, cuando proceda, lo siguiente:

Manifiesto de mercancías peligrosas o plano de estiba SOLAS 1974, (enmiendas de 2002), reglas VII/4.5 y VII/7-2; MARPOL 73/78 Anexo III, regla 4

Todo buque que transporte mercancías peligrosas en bultos llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación establecida en el Código IMDG, indique las mercancías peligrosas embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. Todo buque que transporte mercancías peligrosas sólidas a granel llevará una lista o un manifiesto especial que indique las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes de la salida deberá facilitarse copia de uno de dichos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.

10 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, todo buque que transporte carga de CNI deberá llevar, cuando proceda, el siguiente certificado:

Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga CNI SOLAS 1974, regla VII/16; Código CNI (resolución MSC. 88(71)), párrafo 1.3

Los buques que transporten carga de CNI deberán cumplir las prescripciones del Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI), además de las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS, a ser objeto de reconocimientos y llevar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga CNI.

11 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, todo buque que transporte carga de CNI deberá llevar, cuando proceda, el siguiente certificado:



Un Certificado de seguridad para buque nuclear de carga o un certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje en lugar del Certificado de seguridad para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de pasaje, según proceda.

A todo buque de propulsión nuclear se le expedirá el certificado prescrito en el capítulo VIII del Convenio SOLAS.

SOLAS 1974,
regla VIII/10

Otros certificados y documentos que no son obligatorios

Buques para fines especiales

Certificado de seguridad de buque para fines especiales

Además de los certificados de seguridad del Convenio SOLAS especificados en el párrafo 7 del Preámbulo del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, se debería expedir un certificado de seguridad de buque para fines especiales, previo reconocimiento efectuado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.6 del referido Código. La duración y validez del certificado se ajustarán a las correspondientes disposiciones para buques de carga del Convenio SOLAS 1974. Si a un buque para fines especiales cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 se le expide un certificado, en él se hará constar en qué medida se aceptaron concesiones de conformidad con el párrafo 1.2 del citado Código.

Resolución
A.534(13)
enmendada por la
circular MSC/
Circ.739;
SOLAS 1974,
regla I/12;
Protocolo de 1988
relativo al SOLAS,
regla I/12

Buques de apoyo mar adentro

Certificado de aptitud para los buques de apoyo mar adentro

Cuando transporten tales cargas, los buques de apoyo mar adentro deberían llevar un certificado de aptitud con arreglo a las "Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas". Si un buque de apoyo mar adentro lleva únicamente sustancias nocivas líquidas, en lugar del Certificado de aptitud antedicho se le podrá expedir un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, debidamente refrendado.

Resolución
A.673(16);
MARPOL 73/78,
Anexo II,
regla 13 4)



Sistema de buceo

Certificado de seguridad para sistemas de buceo Resolución A.536(13)
La Administración o cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella, tras efectuar el reconocimiento o la inspección de un sistema de buceo, si éste cumple lo prescrito en el Código de seguridad para sistemas de buceo, debería expedir el correspondiente certificado. En todo caso, la Administración asumirá plena responsabilidad por el certificado. sección 1.6

Naves de sustentación dinámica

Certificado de construcción y equipo para naves de sustentación dinámica Resolución A.373(X), sección 1.6
Se expedirá una vez que la nave haya sido objeto de reconocimiento de conformidad con el párrafo 1.5.1 a) del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica.

Unidades móviles de perforación mar adentro

Certificado de seguridad para unidades móviles de perforación mar adentro Resolución A.414(XI), sección 1.6, A.649(16), sección 1.6, y A.649(16) modificada por la resolución MSC.38(63), sección 1.6
Se expedirá tras realizar un reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en el código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1979, o, en el caso de las unidades construidas a partir del 1 de mayo de 1991, de conformidad con lo dispuesto en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989.

Naves de vuelo rasante

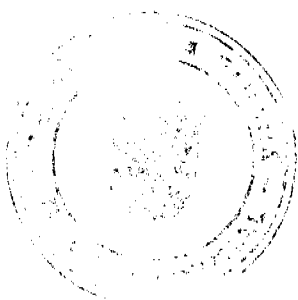
Certificado de seguridad para naves de vuelo rasante MSC/Circ. 1054, sección 9
A toda nave que cumpla lo dispuesto en las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante se les expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado denominado Certificado de seguridad para naves de vuelo rasante.

Permiso de explotación para naves de vuelo rasante MSC/Circ. 1054, sección 10

El Permiso de explotación para naves de vuelo rasante lo expedirá la Administración para certificar el cumplimiento de las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante.

Niveles de ruido

Informe sobre el estudio de ruidos Resolución A.468(XII), sección 4.3
Se deberá hacer un informe sobre el estudio de ruidos a bordo respecto de cada buque, de conformidad con el Código sobre niveles de ruido



a bordo de los buques.

Apéndice 6 **Simplificación de las marcas de expedición⁷**

I. Antecedentes

1 Las marcas de expedición tienen la finalidad de identificar la carga, facilitar un transporte rápido, eficaz y seguro, sin demoras ni confusión, hasta su destino final, y permitir el cotejo de la carga con los documentos. Pero en algunos casos las marcas son tan largas y detalladas que no caben en los lados de los bultos. Se ha dicho que los bultos se convierten en documentos. Así se ocasionan costos innecesarios, errores, confusiones y demoras en los envíos y se compromete la finalidad de las marcas de expedición.

2 Las marcas de expedición difieren considerablemente según los países y los modos de transporte. En vista del creciente volumen del comercio internacional, la introducción del transporte multimodal y combinado, la creciente necesidad de tratar esos datos, para su mejor aprovechamiento, en sistemas modernos e instalaciones para el tratamiento automático de la información y la creciente atención que se presta a los costos, es indudable que deberían establecerse normas sencillas y coherentes para las marcas de expedición.

3 Entre los beneficios que ofrecería esa normalización figuran:

La reducción del costo. Cada signo eliminado de las marcas de expedición economiza tiempo y dinero en el mercado de las mercancías, el mecanografiado de los documentos, la transcripción de la información y su utilización en computadores.

El cotejo más rápido de las cargas y los documentos, por ejemplo, al verificar las cargas y los créditos documentarios. Esto permite acelerar la rotación de los buques y mejora la liquidez.

El aumento de la seguridad mediante el empleo de símbolos reconocidos internacionalmente para las instrucciones sobre la manipulación de la carga y las señales de peligro.

La eliminación de dificultades en la entrega de las mercancías. Se cumple la finalidad de las marcas de expedición, se evitan las demoras y otras dificultades provocadas por las marcas largas y complejas.

⁷ Traducción de la Secretaría de la OMI de la Recomendación N° 15, tercera edición (mayo de 1992), de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, recomendación que ha sido adoptada por el Grupo de trabajo sobre facilitación de los procedimientos del comercio internacional.



Ejemplos:**Marca de expedición complicada**

ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED
BOMBAY INDIA
CONTRATO N° 1234
LICENCIA DE IMPORTACIÓN N° SA-100-77-35790
BULTO N° 1 DE UN TOTAL DE 25
DESTINO: BOMBAY, INDIA
PESO NETO: 401 KG
PESO BRUTO: 462 KGS
DIMENSIONES: 105 CM L x 90 CM W x 62 CM H
CONTRATISTA: STANDARD TRADING CO LTD TOKIO,
JAPON
FABRICADO EN EL REINO UNIDO

Marca de expedición sencilla

ABC
1234
BOMBAY
1/25

4 Después de una investigación a fondo realizada en varios países, especialmente en los Estados Unidos de América, Francia, el Japón, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Democrática Alemana, Suecia y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, y en colaboración con organizaciones internacionales como la Organización Internacional de Normalización (ISO) y la Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (ICHCA), se convino en presentar una recomendación que propusiera:

Una marca de expedición uniforme para marcar los bultos y para su reproducción en los documentos.

Marcas de información para indicar, en los bultos solamente, cualquier información adicional necesaria.

5 Se reconoció que las marcas de expedición son estipuladas principalmente por los importadores. La presente Recomendación se dirige en particular a ellos – especialmente a sus departamentos de compras y créditos documentarios – pero también a otras personas y entidades que se ocupan del mercado, la manipulación y la documentación: por ejemplo, oficinas y organismos públicos, organizaciones internacionales, sociedades comerciales, fabricantes, embaladoras de exportaciones, almacenistas, transitarios, empresas explotadoras de centros de agrupación y despacho aduanero, estibadores, administraciones portuarias, porteadores por cualquier modo de transporte e instituciones de medición y recuento.

II Alcance

6 La presente Recomendación trata de establecer un identificador uniforme de los envíos en forma de marca de expedición simplificada y normalizada para estamparla en los bultos y reproducirla en los documentos. También trata de establecer normas para la utilización de las marcas de información, aunque éstas no forman parte de la presente Recomendación.



III. **Ámbito de aplicación**

7 La marca de expedición uniforme que se establece en la presente Recomendación debe utilizarse para marcar los bultos que se transportan internacionalmente por todos los modos de transporte, para su reproducción en los documentos conexos y como elementos de datos en el intercambio de datos comerciales.

IV. **Referencias**

8 En la preparación de la presente Recomendación se han tomado en cuenta los documentos siguientes:

Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas, Grupo de trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional, Recomendación N° 1, "Modelo de formulario de la CEPE para los documentos comerciales" (conocido actualmente como Modelo de formulario de las Naciones Unidas para los documentos comerciales), ME/TTD/73/D1.

Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, Grupo de trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional, Recomendación N° 8, "Referencia Común de Acceso", TRADE/WP.4/INF.50:TD/B/FAL/INF.50.

Centro de Comercio Internacional (CCI) (órgano común de la UNCTAD y el GATT), Reference Document on International Standardization of Selected Products, Packaging and labelling, ITC/DFO/INF/78/Rev.2.

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), Resolución 606, Cargo Identification Forms.

Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (ICHCA), "Recommendations for the Marking of General Cargo".

V. **Marcas normalizadas**

La marca de expedición uniforme

9 La presente Recomendación establece una marca de expedición uniforme y describe marcas de información.

10 La marca de expedición uniforme consta de los cuatro elementos siguientes, en el orden indicado, y debe figurar tanto en los bultos como en los documentos.

	Ejemplo
1) Iniciales o nombre abreviado	ABC
2) N° de referencia	1234
3) Destino	BOMBAY
4) N° del bulto	1/25



Puede omitirse cualquiera de esos cuatro elementos que se considere innecesario para un envío. En la sección VI se dan algunos ejemplos de otras marcas simplificadas.

1) Iniciales o nombre abreviado del destinatario o comprador: no es necesario indicar el nombre y la dirección completos, salvo en el caso del transporte por ferrocarril, pues el Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril exige la dirección completa en todos los bultos; ésta es también una práctica corriente en el caso del transporte por carretera. Nota: convendría que los exportadores e importadores establecieran un conjunto de iniciales o abreviaturas para emplear en todos los envíos entre ellos. Si se prefiere un nombre abreviado a las iniciales, podría utilizarse el nombre del destinatario o comprador, tal como se abrevia para las respuestas por télex o en la dirección telegráfica.

2) Número de referencia: debe ser tan breve como sea posible para evitar confusiones y errores de transcripción. Sólo debe figurar el número más importante de los existentes: por ejemplo, el número del envío o del pedido o de la factura, según convengan el vendedor y el comprador. Deben evitarse datos como el "Nº del pedido" y el año y la fecha junto al número de referencia.

3) Destino: debe indicarse siempre el nombre del puerto o lugar de destino final de las mercancías (puerto de descarga, lugar de entrega, lugar de entrega por el porteador sucesivo).

En caso de transbordo durante el transporte puede indicarse también el nombre del puerto o lugar de transbordo precedido por VIA, por ejemplo, NUEVA DELHI VIA BOMBAY.

No obstante, en el transporte multimodal o combinado sólo debe indicarse el destino final de las mercancías; esto permitirá al transportista enviar las mercancías por la ruta preferida (por ejemplo, vía Adelaida en lugar de Sydney) y evitará la interrupción del transporte en el lugar de transbordo (por ejemplo, las mercancías marcadas "CANBERRA VIA SYDNEY" podrían ser detenidas para su despacho en Sydney).

Ejemplo: ABC
 1234
 CANBERRA
 1/25

4) Número del bulto: deben indicarse también la numeración y, cuando se conozca, el número total de los bultos o piezas: por ejemplo, 1/25, 2/25, etc., hasta 25/25. En los documentos se anota: 1/25, o sea "bultos numerados de 1 a 25". No es necesario incluir indicaciones tales como "B/Nº".

Marcas de información

11 Las marcas de información no son indispensables para la entrega en el lugar de destino; se ponen en los bultos (claramente separadas de la marca de expedición uniforme), pero no forman parte de la marca de expedición que debe reproducirse en los documentos.



12 Debe indicarse el *peso bruto* en kilogramos en todos los casos en que sea útil conocerlo para la manipulación o (como en la carga aérea) para la estiba apropiada de las mercancías. Debe indicarse debajo de la marca de expedición uniforme, pero separado de ella, por ejemplo, 462 KG. No es necesario poner "PESO BRUTO".

13 Otros detalles, como el *país de origen* o el *Nº de la licencia de importación*, suelen ser exigidos por los reglamentos oficiales o podrían facilitar el despacho de aduana. También pueden incluirse los detalles que solicite el comprador para facilitar la clasificación y redistribución de las mercancías. No obstante, no es aconsejable indicar en los bultos el nombre y la dirección del remitente si al hacerlo se aumenta el riesgo de que se cometan hurtos. Todos esos detalles deben estar claramente separados de la marca de expedición uniforme y reducirse a un mínimo absoluto. Deben abreviarse todo lo posible, por ejemplo, LI GG2245517067 2 en lugar de LICENCIA DE IMPORTACIÓN Nº G/G22455-17067-2.

14 Normalmente no es necesario indicar en los bultos el *peso neto* ni las *dimensiones lineales* (aunque esto se hace corrientemente en el caso de algunas mercancías, como las sustancias químicas en bidones o en bultos muy grandes); en lo posible, las reglamentaciones nacionales e internacionales no deberían exigir esos detalles. Cuando sea necesario pueden abreviarse, por ejemplo, N 401 KG 105x90x62 CM.

Notas especiales sobre las marcas normalizadas

15.1 Las marcas de expedición no deben exceder de 10 líneas de 17 caracteres cada una. Este es el máximo para los documentos y sistemas informatizados establecido de conformidad con las normas recomendadas internacionalmente.

15.2 Para la marca de expedición uniforme y las marcas de información sólo deben usarse caracteres que puedan producirse con máquinas de escribir y equipos de télex o que puedan transmitirse por medios electrónicos. Esos caracteres son las letras de A a Z, los números del 0 al 9, el espacio y los signos siguientes: punto [.] , guión o signo de menos [-] , paréntesis [()] , barra oblicua [/] y coma [,] . Pueden utilizarse otros caracteres gráficos como signos de control de acuerdo con las normas sintácticas de las Naciones Unidas y la CEPE para el intercambio de datos comerciales, pero deben evitarse en las marcas de expedición, a saber: signo más [+], dos puntos [:] , apóstrofe ['] , signo igual [=] , signo de interrogación [?] y asterisco [*] .

15.3 En la marca de expedición uniforme y en las marcas de información no deben utilizarse figuras geométricas o de otro tipo (por ejemplo, rombos, triángulos, cuadrados).

15.4 Cuando sea necesaria una marca de expedición uniforme en más de un alfabeto o idioma (por ejemplo, cirílico, árabe, chino) debe incluirse por lo menos una marca en el alfabeto romano. La otra marca debe ponerse entre paréntesis junto a la primera o en otro lado del bulto (se ponen marcas en dos lados de los distintos bultos del envío; véase la sección VII). En los documentos sólo debe reproducirse la marca en alfabeto romano. (Estas normas no se aplican a las marcas de expedición uniformes colocadas en



mercancías que se transportan entre países donde no se utiliza el alfabeto romano).

15.5 Hay que evitar siempre que sea posible el uso de códigos de colores – como franjas o cruces verdes – y no debe exigirse ninguna referencia a esos códigos en los documentos.

VI. Simplificación de las marcas para diferentes modos de transporte

16. La marca de expedición uniforme puede simplificarse aún más en relación con algunos modos de transporte, pero las marcas para la manipulación de la carga especialmente las señales de peligro deben figurar por entero.

Carga general suelta. Su presencia debe señalarse claramente en todos los modos de transporte de conformidad con la sección V.

Carga agrupada. Aunque la carga agrupada se transporte durante la mayor parte del viaje en un contenedor o en un remolque TIR es necesario manipularla en diversos centros de agrupación y las distintas partes del envío deben marcarse de manera completa de conformidad con la sección V. Si durante el tránsito se fracciona la carga de un contenedor o remolque completo expedido por un cargador con el fin de hacer entregas parciales, también deben marcarse de manera completa todas las partes.

Cargamentos completos (es decir, cargas completas de contenedores, remolques, vagones, o unidades de carga aérea que contienen mercancías enviadas por un expedidor a un destinatario): la marca de expedición uniforme puede simplificarse del modo siguiente:

- a) si hay una sola serie de documentos en relación con el cargamento y si los bultos y sus contenidos son enteramente idénticos según el tamaño, el tipo y la clasificación (por ejemplo, sacos de 50 Kg. de copos de avena o de azúcar refinado), la marca de expedición uniforme no será en modo alguno necesaria;
- b) si hay más de una serie de documentos en relación con el cargamento (por ejemplo, dos series de facturas a efectos de la contabilidad) o si los bultos tienen contenidos diferentes, sólo serán necesarios los elementos 2 y 4 de la marca de expedición uniforme (el N° de referencia y el N° del bulto) para cotejar las mercancías con los documentos y para la identificación de las mismas por la aduana o el destinatario.

Ejemplo: 1234
1/25

17. En todo caso, para facilitar el examen por la aduana y la clasificación y redistribución de los bultos debe ser posible disponer de una lista completa de bultos.

18. Hay que observar que los contenedores y los remolques que transportan mercancías peligrosas deben llevar en su exterior las señales de peligro y otros datos obligatorios como el nombre técnico y correcto y el nombre de



expedición adecuado del contenido. Se aplican normas similares al material radiactivo.

Carga aérea, suelta o agrupada.

19. En la resolución 606 de la IATA se indican los elementos obligatorios y facultativos de las marcas de expedición para la carga aérea:

- a) *La marca de expedición uniforme.* El N° de la carta de porte aéreo, como única referencia, sustituye a los elementos 1 y 2 de la marca de expedición uniforme (nombre abreviado y N° de referencia), para abreviar el elemento 3 (destino) puede utilizarse el código de tres letras de la IATA, no se modifica el elemento 4.

Ejemplo: 015-12345675
DEL
1/25

- b) En la carga agrupada puede indicarse al final de las marcas el N° de la carta de porte aéreo.
- c) Marcas de información. Según el reglamento de la IATA, deben indicarse el peso bruto debajo de la marca de expedición, y la dirección completa del destinatario debe figurar por lo menos en un bulto.

Notas especiales sobre la metodología del Código de identificación único (UNIC)

20. La aplicación por el sector comercial, los transportistas y los gobiernos de la Recomendación revisada N° 8 del Grupo de trabajo sobre Facilitación de los procedimientos de comercio internacional, de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, titulada "Metodología del Código de identificación Único", podría ayudar a simplificar aún más las marcas de expedición, incrementando al mismo tiempo las posibilidades de utilizar procedimientos automatizados, como el intercambio electrónico de datos comerciales.

21. El Código de identificación único (UNIC) podría utilizarse para sustituir los componentes 1 y 2 de la marca de expedición normalizada (Nombre abreviado y número de referencia) y establecer el enlace con los sistemas de tratamiento automático de datos de un país o de los dos.

Ejemplo: 16/128735258/B1928
HELSINKI
1/25

22. En último término, si llegara a existir un sistema completo de tratamiento automático de datos para el control de los movimientos de mercancías y la transmisión de información, y dicho sistema fuera usado por los países y transportistas que intervinieran en un movimiento de mercancías



determinado, sería posible sustituir por completo la marca de expedición normalizada (salvo su componente 4: el número de bulto) por el UNIC.

Ejemplo: 16/128735258/B1928
1/25

23. Puede hacerse una comparación interesante con los métodos de tratamiento automático de la información utilizados por las empresas explotadoras de buques portacontenedores para controlar y localizar las cargas en todo el mundo utilizando únicamente el número del contenedor (por ejemplo, ABCU 2128835), y con los utilizados por las compañías de aviación en relación con el N° de la carta de porte aéreo (por ejemplo, 015-12345675).

Código de barras

24. Si se utiliza un código de barras para las marcas de expedición, el número máximo de caracteres que podrá introducirse depende de varios factores, fundamentalmente de la técnica de impresión del código de barras, del equipo de lectura y de los símbolos utilizados. Es importante que las compañías u organizaciones que deseen utilizar un código de barras para las marcas de expedición normalizadas elijan los símbolos y el equipo de lectura más adecuados.

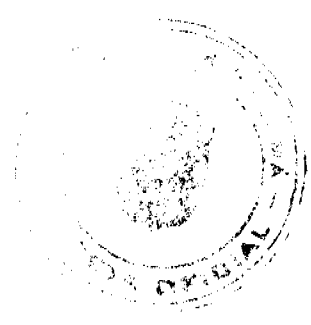
VII. Métodos para marcar

Los documentos

25. En el modelo de formulario de las Naciones Unidas se indica el lugar en que deben ponerse las marcas de expedición con el título de "Marcas de expedición", de la manera siguiente:

Indicaciones relativas al transporte		Condición
Marcas de expedición: Nos. Del contenedor	Número y clase de los bultos: Descripción de las mercancías	
ABC	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1234	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
BOMBAY	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1/25	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	

Sólo debe ponerse la marca de expedición uniforme y los compradores deben asegurarse de que en las instrucciones sobre la documentación (especialmente relativas a los créditos documentarios) no se pide la inclusión de ningún detalle en el espacio correspondiente a "Marcas de expedición" aparte de la marca de expedición uniforme. A este respecto, hay que tener presentes también las "Notas especiales sobre las marcas normalizadas" que figuran en la sección V.



La carga

26. Las marcas que se ponen en la carga deben ser grandes, claras y breves.

La marca de expedición uniforme:

- a) debe figurar en el centro de dos de los lados del bulto o paleta; la carga suelta que se transporte como carga marítima corriente deberá estar marcada también en la parte superior;
- b) debe tener caracteres de 5 cm de alto, pero éstos se podrán modificar, cuando sea necesario, en proporción al tamaño del bulto;
- c) debe estarcirse preferiblemente utilizando tinta negra (o de un color que contraste con el fondo) insoluble en agua, permanente y resistente a la humedad y el roce.

Nota 1 – Si se utiliza un marcador con punta de fieltro, la tinta debe ser permanente e insoluble en agua, como se indica en el cuerpo de los lápices apropiados. Debe escribirse con letras mayúsculas, grandes y claras.

Nota 2 – Puede aceptarse la posibilidad de utilizar colores fluorescentes. El rojo sólo debería utilizarse para las cargas peligrosas. Algunos colores podrían confundirse con el fondo bajo una luz fluorescente, de mercurio o de vapor de sodio.

Las marcas de información deben estar bien separadas de la marca de expedición uniforme y tener caracteres más pequeños o un color diferente.

Notas especiales sobre los métodos para marcar

27 Los artículos no embalados (por ejemplo, artículos de hierro) deben marcarse con un marbete metálico asegurado con alambre. Pueden utilizarse marbetes atados para los efectos personales. En los demás casos los marbetes y rótulos atados deben evitarse.

Las *balas* deben marcarse en ambos lados.

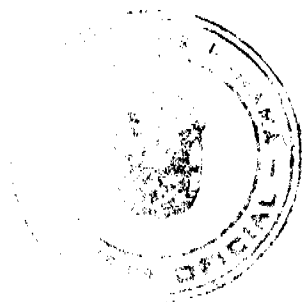
Los *sacos* deben marcarse en ambos lados con un líquido que impregne el material. Cuando el contenido pueda filtrarse a través del tejido, como en el caso de la arpillera, las marcas deben ponerse antes de llenar los sacos.

Los *barriles* deben marcarse en la parte superior y al costado; el tamaño de los caracteres en la parte superior puede reducirse si la zona disponible para marcar es pequeña.

En las *vasijas* deben colocarse etiquetas adhesivas en dos lados opuestos.

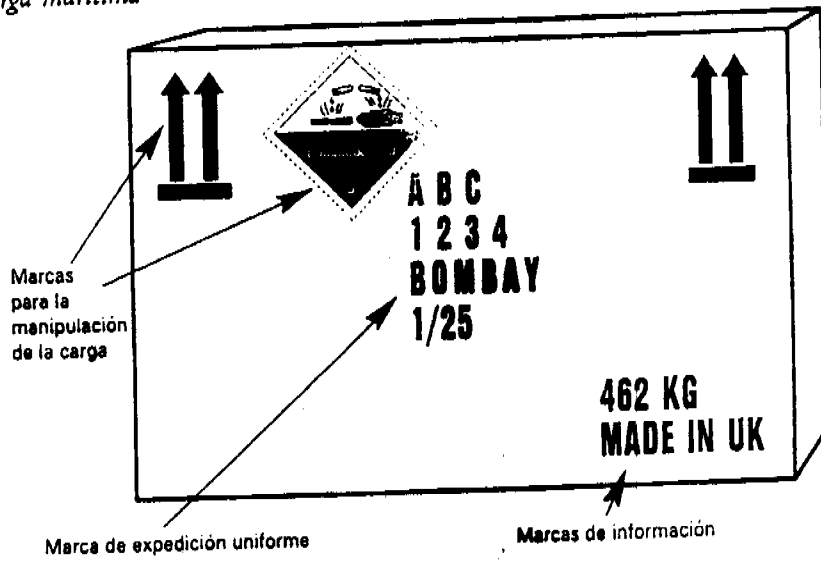
No hay que marcar *los lugares que estarán cubiertos por cintas o bandas*.

Las marcas anteriores deben borrarse completamente.

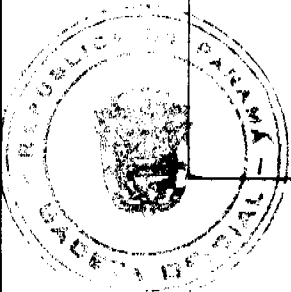
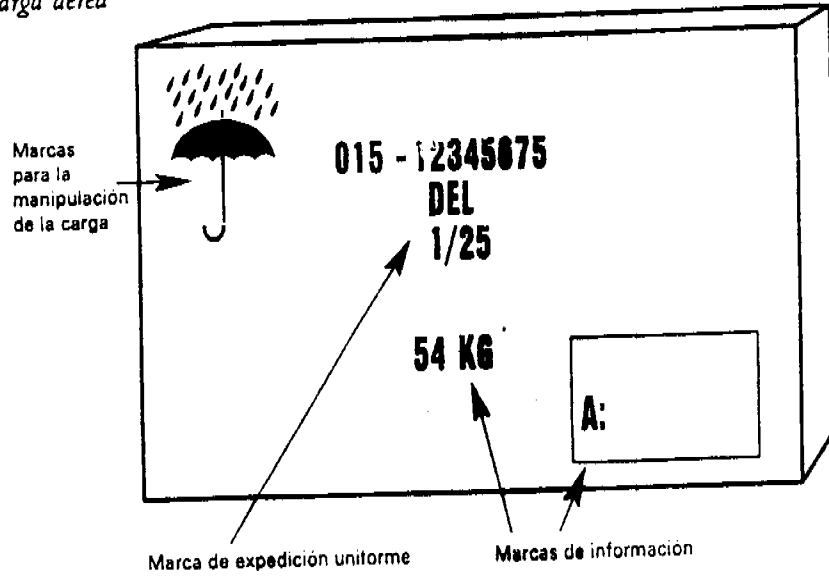


Anexo

Carga marítima



Carga aérea

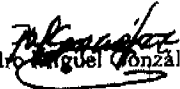


Artículo 2. Esta Ley comenzará a regir desde su promulgación.

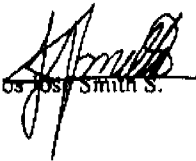
COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto 399 de 2008 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los *25* días del mes de junio del año dos mil ocho.


El Presidente,



Pedro Ángel González P.

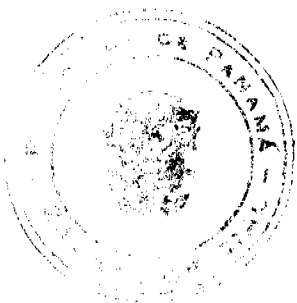
El Secretario General,


Carlos José Smith S.

ÓRGANO EJECUTIVO NACIONAL. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.
PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ, DE *15* DE *julio* DE 2008.


SAMUEL LEWIS NAVARRO
Ministro de Relaciones Exteriores


MARTÍN TORRIJOS ESPINO
Presidente de la República



LEY 44
De 15 de julio de 2008

Por la cual se aprueba en todas sus partes el **CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**, adoptado en Londres el 9 de abril de 1965

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Artículo 1. Se aprueba, en todas sus partes, el **CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**, que a la letra dice:

**CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO
INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**

LOS GOBIERNOS CONTRATANTES,

DESEANDO facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, documentos y formalidades exigidos para la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

Artículo I

De acuerdo con las disposiciones del presente Convenio y de su anexo, los Gobiernos Contratantes se comprometen a adoptar todas las medidas adecuadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo.

Artículo II

1) Los Gobiernos Contratantes, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, se comprometen a cooperar en la elaboración y aplicación de las medidas destinadas a facilitar la llegada, estancia en puerto y salida de los buques. Estas medidas serán, dentro de lo posible, por lo menos tan favorables como las que estén en vigor para otros medios internacionales de transporte, aunque dichas medidas difieran según las modalidades particulares de cada uno de ellos.

2) Las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional previstas en el presente Convenio y su anexo se aplican por igual a los buques de los Estados, sean o no ribereños, cuyos Gobiernos son Partes en el presente Convenio.

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

Artículo III

Los Gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar, en la medida de lo posible, para unificar los trámites, documentos y formalidades en todos los aspectos en los que dicha uniformidad pueda facilitar y mejorar el tráfico marítimo internacional, así como para reducir al mínimo las modificaciones que se estimen necesarias destinadas a satisfacer las exigencias de orden interno.

Artículo IV

Con el objeto de lograr los fines enunciados en los artículos precedentes del presente Convenio, los Gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar entre sí o por medio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental² (en adelante denominada la “Organización”), en las cuestiones relativas a los trámites, documentos y formalidades exigidos, así como a su aplicación al tráfico marítimo internacional.

Artículo V

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

2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio o de su anexo será interpretada como impedimento para que un Gobierno Contratante aplique las medidas temporales que juzgue necesarias para preservar la moralidad, el orden y la seguridad públicos, o para impedir la introducción o la difusión de enfermedades o plagas que puedan poner en peligro la salud pública o contagiar a los animales o plantas.

3) Todas las cuestiones que no son objeto de disposiciones expresas en el presente Convenio continuarán sujetas a la legislación de los Gobiernos Contratantes.

Artículo VI

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

- a) *Normas*: las medidas cuya aplicación uniforme por los Gobiernos Contratantes, conforme a las disposiciones del Convenio, se juzga necesaria y practicable para facilitar el tráfico marítimo internacional;
- b) *Prácticas recomendadas*: las medidas cuya aplicación por los Gobiernos Contratantes se estima deseable para facilitar el tráfico marítimo internacional.

² En virtud de las enmiendas al Convenio constitutivo de la Organización, que entraron en vigor el 22 de mayo de 1982, el nombre de la Organización pasó a ser “Organización Marítima Internacional”.

Artículo VII

1) El anexo al presente Convenio puede ser enmendado por los Gobiernos Contratantes, bien a iniciativa de uno de ellos, bien por una Conferencia convocada a dicho efecto.

2) Todo Gobierno Contratante puede proponer una enmienda al anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organización (en adelante denominado el “Secretario General”):

- a) Toda enmienda propuesta de conformidad con este párrafo será examinada por el Comité de Facilitación de la Organización, a condición de que haya sido distribuido por lo menos tres meses antes de la reunión del mencionado Comité. Si fuere aprobada por dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité, la enmienda será comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes.
- b) Toda enmienda al anexo en virtud de este párrafo entrará en vigor 15 meses después de haber sido comunicada la propuesta por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes, a menos que dentro de los 12 meses siguientes a tal comunicación un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan la propuesta.
- c) El Secretario General informará a todos los Gobiernos Contratantes de toda notificación recibida en virtud del apartado b) y de la fecha de entrada en vigor.
- d) Los Gobiernos Contratantes que no acepten una enmienda no quedarán obligados por dicha enmienda, sino que se atenderán al procedimiento previsto en el artículo VIII del presente Convenio.

3) El Secretario General convocará una Conferencia de los Gobiernos Contratantes encargada de examinar las enmiendas al anexo cuando un tercio, por lo menos, de dichos gobiernos lo soliciten. Toda enmienda aprobada en el curso de esta Conferencia por mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que el Secretario General notifique la enmienda aprobada a los Gobiernos Contratantes.

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

Artículo VIII

1) Todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, documentos y formalidades para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de

las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dicha norma. Esta notificación deberá hacerse lo antes posible después de la entrada en vigor del presente Convenio para el Gobierno interesado o cuando éste haya tomado la decisión de exigir trámites, documentos y formalidades diferentes de los prescritos en la norma.

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

3) Se insta a los Gobiernos Contratantes a que adapten en la medida de lo posible sus trámites, documentos y formalidades a las prácticas recomendadas. Tan pronto como un Gobierno Contratante haya realizado esta adaptación, informará de ello al Secretario General.

4) El Secretario General informará a los Gobiernos Contratantes de toda notificación que le sea hecha en aplicación de los párrafos precedentes del presente artículo.

Artículo IX

El Secretario General convocará una Conferencia de los Gobiernos Contratantes para la revisión o enmienda del presente Convenio a petición de un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes. Toda revisión o enmienda será aprobada por una mayoría de dos tercios de la Conferencia y posteriormente certificada y comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes para su aceptación. Un año después de la aprobación por los dos tercios de los Gobiernos Contratantes de la revisión o las enmiendas, cada revisión o enmienda entrará en vigor para todos los Gobiernos Contratantes con la excepción de aquellos que, antes de su entrada en vigor, hayan declarado que no la aceptan. En el momento de aprobar un texto revisado o una enmienda, la Conferencia puede decidir por mayoría de dos tercios que ésta es de tal naturaleza que todo Gobierno que haya hecho esta declaración y que no acepte la revisión o la enmienda, dentro de un plazo de un año a partir de su entrada en vigor, cesará de ser Parte en el Convenio al expirar dicho plazo.

Artículo X

1) El presente Convenio estará abierto a la firma durante seis meses a partir de esta fecha, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

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

- a) firma sin reserva en cuanto a aceptación;
- b) firma con reserva en cuanto a aceptación, seguida de aceptación; o
- c) adhesión.

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

3) El Gobierno de todo Estado que no tenga derecho a constituirse en Parte en el Convenio en virtud del párrafo 2 del presente artículo podrá solicitarlo a través del Secretario General y será admitido como Parte en el Convenio, conforme a las disposiciones del párrafo 2, a condición de que su solicitud haya sido aprobada por dos tercios de los Miembros de la Organización que no sean Miembros Asociados.

Artículo XI

El presente Convenio entrará en vigor sesenta días después de la fecha en que los Gobiernos de al menos diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a aceptación, o hayan depositado instrumentos de aceptación o adhesión. Para cualquier Gobierno que lo acepte o se adhiera al mismo posteriormente, entrará en vigor sesenta días después del depósito del instrumento de aceptación o adhesión.

Artículo XII

Cuando el presente Convenio haya estado en vigor tres años respecto a un Gobierno Contratante, dicho Gobierno podrá denunciarlo mediante notificación escrita dirigida al Secretario General, quién comunicará a todos los restantes Gobiernos Contratantes el contenido y la fecha de recepción de dicha notificación. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación, o después de un plazo mayor si así se especifica en la notificación.

Artículo XIII

1.
 - a) Las Naciones Unidas, cuando asumen la responsabilidad de la administración de un territorio, o cualquier Gobierno Contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, consultarán lo antes posible a ese territorio con el fin de hacer extensiva la aplicación del presente Convenio a ese territorio y, en todo momento, podrán declarar que el presente Convenio se hace extensivo a tal territorio mediante una notificación escrita dirigida al Secretario General.
 - b) La aplicación del presente Convenio se hará extensiva al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de ésta o de otra fecha que se indique en la notificación.
 - c) Las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio se aplicarán a todo territorio al cual se haga extensivo el Convenio conforme al presente artículo. A tal efecto, la expresión “sus trámites, documentos y formalidades” comprende las que estén en vigor en el territorio en cuestión.

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

2) El Secretario General notificará a todos los Gobiernos Contratantes la extensión del presente Convenio a cualquier territorio en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, haciendo constar en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio se ha hecho extensivo.

Artículo XIV

El Secretario General dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios del Convenio, a todos los Gobiernos Contratantes y a todos los Miembros de la Organización, de:

- a) el estado de las firmas del presente Convenio y sus fechas;
- b) el depósito de instrumentos de aceptación y adhesión, así como las fechas de depósito;
- c) la fecha en la cual entre en vigor el Convenio de acuerdo con el Artículo XI;
- d) cualquier notificación recibida de acuerdo con lo artículos XII y XIII y su fecha;
- e) la convocatoria de cualquier conferencia según lo dispuesto en los artículos VII y IX.

Artículo XV

El presente Convenio y su anexo serán depositados ante el Secretario General, quién enviará copias certificadas del mismo a los Gobiernos signatarios y a los demás Gobiernos que se adhieran al mismo. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, será registrado por el Secretario General de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo XVI

El presente Convenio y su anexo están redactados en los idiomas inglés y francés, y ambos textos tendrán la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas ruso y español, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos han firmado el presente Convenio[?].

HECHO en Londres, a nueve de abril de 1965.

[?] Se omiten las firmas

Anexo

Capítulo 1 - Definiciones y disposiciones generales

A. Definiciones

Para los fines de aplicación del presente anexo, las expresiones que a continuación se citan poseen el siguiente significado:

Admisión temporal: régimen aduanero que permite recibir ciertas mercancías en un territorio aduanero con suspensión total o parcial de los derechos y los impuestos a la importación y en el que no se aplica ninguna prohibición ni restricción de carácter económico a las importaciones; dichas mercancías deben importarse con un fin concreto y destinarse a la reexportación en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, salvo la depreciación normal debida al uso que se haya hecho de ellas.

Autoridades públicas: organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar o hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las normas y prácticas recomendadas que contiene el presente anexo.

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

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

Carga: todos los bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos de correo, las provisiones, las piezas de repuesto y el equipo del buque, los efectos de la tripulación y los equipajes acompañados de los pasajeros.

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

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

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

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

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

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

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

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

Hora estimada de llegada (ETA): hora a la que un buque tiene previsto llegar a la estación de práctico del puerto, u hora a la que tiene previsto entrar en una zona portuaria específica en la que se aplique el reglamento del puerto.

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

Manifiesto: documento en el que se recapitulan los distintos datos procedentes de los conocimientos de embarque y otros documentos de transporte expedidos para llevar las mercancías a bordo del buque.

Medidas de protección: medidas elaboradas y aplicadas con arreglo a acuerdos internacionales para mejorar tanto la protección a bordo de los buques y en las zonas e instalaciones portuarias como la de las mercancías objeto de comercio internacional, a fin de detectar y prevenir cualquier acto ilícito[?].

Objetos postales: correspondencia y otros objetos confiados a un buque por las administraciones postales para que los remitan a otras administraciones postales en los puertos de escala del buque.

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

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

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

[?] Véanse el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA), el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), y el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS).

Polizón: persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes.

Polizón frustrado: persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto.

Puerto: todo puerto, terminal, terminal mar adentro, astillero de buques o de reparaciones o rada normalmente utilizados para la carga, descarga, reparación y fondeo de buques, o todo otro lugar en el que un buque puede hacer escala.

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

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

Tripulante: toda persona contratada efectivamente para desempeñar a bordo, durante un viaje, cometidos en relación con el funcionamiento o el servicio del buque, y que figure en la lista de la tripulación.

B. Disposiciones generales

Teniendo en cuenta al párrafo 2 del Artículo V del Convenio, las disposiciones del presente anexo no impedirán que las autoridades públicas tomen todas las medidas pertinentes o soliciten los datos suplementarios que estimen necesarios en caso de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyen una grave amenaza para el orden público, la seguridad o la salud públicas, tales como los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima o el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, o con el fin de impedir la introducción o la propagación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o las plantas.

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

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

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

1.2 Práctica recomendada. No obstante el hecho de que los documentos pueden ser prescritos y exigidos por separado para determinados fines en el presente anexo, las autoridades públicas teniendo en cuenta el interés de las personas que han de rellenar dichos documentos, así como el objeto de los mismos, preverán la fusión en uno sólo de dos o más documentos, siempre que sea posible y cuando de ello se derive una facilitación apreciable.

1.3 Práctica recomendada. Las medidas y procedimientos impuestos por los Gobiernos Contratantes con fines de protección o para evitar el tráfico de estupefacientes deberán ser eficaces y, siempre que sea posible, deberá utilizarse la informática. Tales medidas y procedimientos (como la gestión del riesgo y la comprobación de la información), deben aplicarse de modo que se interfiera lo menos posible con los buques, las personas y bienes a bordo y se eviten demoras innecesarias.

C. Sistemas de intercambio electrónico de información

1.4 Norma. Al introducir los sistemas de intercambio electrónico de información sobre la llegada, permanencia y salida del buque, las personas y la carga que las autoridades públicas prescriben para facilitar los trámites de despacho, los Gobiernos Contratantes instarán a las autoridades públicas y otras partes interesadas (propietarios de buques, compañías de manipulación de carga, puertos marítimos, agentes de carga, etc.) a que realicen el intercambio de datos de conformidad con las correspondientes normas de las Naciones Unidas, incluida la norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT).

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

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

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

- a) ofrecer a todas las partes interesadas, desde el comienzo, la oportunidad de realizar consultas;
- b) evaluar los procedimientos actuales y eliminar los que sean innecesarios;
- c) determinar los procedimientos que deban formalizarse;
- d) utilizar al máximo posible las recomendaciones de las Naciones Unidas y las normas pertinentes de la ISO;
- e) adaptar dichos sistemas a las aplicaciones multimodales; y

- f) tomar las medidas necesarias para minimizar el costo de implantación de dichos sistemas por los armadores, y otras empresas privadas.

1.7.1 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas y otras partes interesadas a que colaboren o participen directamente en la elaboración de sistemas electrónicos en los que se utilicen normas internacionales, con objeto de mejorar el intercambio de información sobre la llegada, permanencia y salida de los buques, las personas y la carga, y garantizar la compatibilidad entre los sistemas de las autoridades públicas y los de las demás partes interesadas.

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

1.8.1 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas a que adopten acuerdos que permitan que los operadores comerciales y transportistas, incluidos los buques, presenten en un solo punto de entrada todos los datos exigidos sobre la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques, las personas y la carga, con objeto de evitar la duplicación.

D. *Tráfico ilícito de drogas*

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

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

E. *Técnicas de inspección*

1.11 Norma. Las autoridades públicas utilizarán la gestión de riesgos para mejorar sus procedimientos de inspección fronterizos en lo que respecta a:

- ? el levante y el despacho aduanero de la carga;
- ? las prescripciones en materia de protección; y
- ? su capacidad de detección de actividades de contrabando,

facilitando así la circulación legítima de personas y mercancías.

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

Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques

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

A. *Disposiciones generales*

2.1 Norma. Las autoridades públicas no exigirán a la llegada o salida de buques a los cuales se aplica el Convenio más que la entrega de los documentos previstos en el presente capítulo.

Estos documentos son:

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

Nota: se han elaborado los siguientes impresos FAL que figuran en el apéndice 1:

- Declaración general - Impreso FAL 1
- Declaración de carga - Impreso FAL 2
- Declaración de provisiones del buque - Impreso FAL 3
- Declaración de efectos de la tripulación - Impreso FAL 4
- Lista de la tripulación - Impreso FAL 5
- Lista de pasajeros - Impreso FAL 6
- Manifiesto de mercancías peligrosas - Impreso FAL 7.

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

2.1.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos para utilizar la información previa a la llegada y a la salida, con el fin de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas para agilizar los pertinentes trámites aduaneros del despacho/levante de la carga y de las personas.

2.1.3 Práctica recomendada. La legislación nacional debe precisar las condiciones de presentación de la información previa a la llegada y a la salida. Si bien normalmente los datos previos a la llegada no deben transmitirse con demasiada antelación a la partida del buque del país de salida, además de las

[?] Véase la circular FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151.

reglas básicas, la legislación nacional puede especificar las excepciones en caso de que el tiempo del viaje sea más corto de lo estipulado en dichas reglas.

2.1.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir la presentación por separado de la declaración general, la declaración de carga, la lista de la tripulación y la lista de pasajeros cuando los datos contenidos en esos documentos se hayan incluido en la información previa a la llegada.

2.1.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben encargarse de:

- a) elaborar sistemas de transmisión electrónica de datos para la presentación de la información previa a la llegada o la salida del buque; y
- b) examinar la reutilización o utilización posterior de la información previa a la llegada o la salida del buque en procedimientos ulteriores, como parte de la información prescrita para el levante o despacho aduanero de los pasajeros y de la carga.

B. *Contenido y objeto de los documentos*

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

2.2.1 Práctica recomendada. El mismo formulario de declaración general debe ser aceptado tanto a la llegada como a la salida del buque.

2.2.2 Práctica recomendada. En la declaración general las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos:

- ? nombre, tipo y número IMO del buque
- ? distintivo de llamada
- ? estado de abanderamiento del buque
- ? pormenores relativos a la matrícula
- ? pormenores relativos al arqueo
- ? nombre del capitán
- ? nombre y datos de contacto del agente del buque
- ? descripción somera de la carga
- ? número de tripulantes
- ? número de pasajeros
- ? pormenores someros referentes al viaje
- ? fecha y hora de llegada o fecha de salida
- ? puerto de llegada o de salida
- ? situación del buque en el puerto
- ? necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recogida de desechos y residuos
- ? último puerto de escala/próximo puerto de escala.

2.2.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración general esté fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.3 Norma. La declaración de carga será el documento básico en el que figuren los datos, exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida referentes a la carga. Sin embargo, los pormenores referentes a mercancías peligrosas pueden ser exigidos por separado.

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

a) a la entrada

- ? nombre y número IMO del buque
- ? Estado de abanderamiento del buque
- ? nombre del capitán
- ? puerto de carga
- ? distintivo de llamada
- ? puerto donde está redactada la declaración
- ? identificación de los contenedores, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía o, si es posible, código del sistema armonizado[?]
- ? número de los documentos de transporte de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión
- ? puertos en los cuales la carga que permanece a bordo será desembarcada
- ? primeros puertos de embarque de las mercancías cargadas según los documentos de transporte multimodal o conocimientos de embarque directos

b) a la salida

- ? nombre y número IMO del buque
- ? Estado de abanderamiento del buque
- ? nombre del capitán
- ? puerto de descarga
- ? distintivo de llamada
- ? para las mercancías cargadas en el puerto en cuestión: identificación de los contenedores, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de las mercancías
- ? número de los documentos de transporte de la carga embarcada en el puerto en cuestión.

Nota 1: a los efectos de describir de manera idónea el número y tipo de bultos en la declaración de carga, los propietarios de buques y otras partes interesadas deben asegurarse de que se utilice la unidad de embalaje/envase exterior. Si las mercancías están en paletas, debe indicarse el número y el tipo de bultos de la paleta o paletas. Si las mercancías de la paleta no están

[?] Convenio sobre el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías; conocido también como "Sistema armonizado". Este Convenio internacional entró en vigor el 1 de enero de 1988 y su objetivo es establecer un sistema de designación y codificación que deberán utilizar los servicios de aduanas cuando designen las mercancías o grupos de mercancías a los efectos de establecer las tarifas aduaneras y compilar datos estadísticos.

embaladas/envasadas, debe incluirse la cantidad y la descripción de las mercancías.

Nota 2: con objeto de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas, todas las partes interesadas deben recurrir a una descripción precisa de las mercancías y han de abstenerse de emplear términos genéricos como “carga general”, “piezas”, etc.

2.3.2 Norma. Para la carga que permanece a bordo, las autoridades públicas no exigirán más que breves pormenores sobre un mínimo de puntos esenciales.

2.3.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de carga esté fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.3.4 Norma. Las autoridades públicas aceptarán un ejemplar del manifiesto del buque, en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga al menos los datos prescritos en las prácticas recomendadas 2.3.1 y en la norma 2.3.2 y que esté fechado y firmado, o autenticado, de acuerdo con la norma 2.3.3.

2.3.4.1 Práctica recomendada. Como posibilidad distinta a lo estipulado en la norma 2.3.4, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del documento de transporte firmado o autenticado de acuerdo con la norma 2.3.3, o una copia certificada del mismo, si la naturaleza y la cantidad de la carga lo permiten y si los datos exigidos y especificados en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 que no figuren en dichos documentos se consignan en otro lugar debidamente certificados.

2.3.5 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los bultos no incluidos en el manifiesto, y en posesión del capitán, se omitan de la declaración de carga a condición de que se faciliten por separado los pormenores de tales bultos.

Nota: los pormenores de los bultos no declarados en el manifiesto se facilitarán en un formulario distinto e incluirán las partes pertinentes de la información que normalmente contiene la declaración de carga. Podría usarse el formulario de declaración de carga de la OMI con el título enmendado, por ejemplo “Lista de bultos no declarados en el manifiesto”.

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

2.4.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de provisiones del buque esté fechada y firmada por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán que tenga conocimiento personal de dichas provisiones, o autenticadas de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

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

2.5.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de efectos de la tripulación esté fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente. Las autoridades públicas pueden exigir igualmente que cada tripulante ponga su firma, o una marca distintiva en caso de no poder hacerlo, junto a la declaración relativa a sus efectos.

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

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

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

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

2.6.2 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la lista de la tripulación esté fechada y firmada por el capitán o por cualquier otro oficial del buque debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.6.3 Norma. Normalmente las autoridades públicas no exigirán la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga escala en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y siempre que no se haya modificado la tripulación, en cuyo caso se presentará, de manera aceptable para las autoridades públicas apropiadas, una declaración en la que se indique que “No hubo modificaciones”.

2.6.4 Práctica recomendada. En las circunstancias expuestas en la norma 2.6.3, y cuando haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, las autoridades públicas no exigirán normalmente la presentación de una lista

nueva y completa de la tripulación, sino que deberán aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas.

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

2.7.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir listas de pasajeros en travesías cortas o en servicios mixtos marítimo ferroviarios entre países vecinos.

2.7.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir tarjetas de embarco o desembarco, además de las listas de pasajeros, a los pasajeros cuyos nombres figuren en dichas listas. Sin embargo, cuando las autoridades públicas se enfrenten con problemas especiales que constituyan un grave peligro para la salud pública, se podrá exigir que una persona que efectúe un viaje internacional facilite a la llegada, por escrito, su dirección en el lugar de destino.

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

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

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

2.7.5 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la lista de pasajeros esté fechada y firmada por el capitán del buque, el agente del buque o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.8 Norma. El Manifiesto de mercancías peligrosas será el documento básico en el que figuren los datos requeridos por las autoridades públicas referentes a las mercancías peligrosas.

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

- ? nombre del buque
- ? distintivo de llamada
- ? número IMO
- ? Estado de abanderamiento del buque
- ? nombre del capitán
- ? referencia del viaje
- ? puerto de carga
- ? puerto de descarga
- ? agente marítimo
- ? reserva/número de referencia
- ? marcas y números
 - número de identificación del contenedor
 - número de matrícula del vehículo
- ? número y tipo de bultos
- ? nombre de expedición correcto
- ? clase
- ? N° ONU
- ? grupo de embalaje/envase
- ? riesgos secundarios
- ? punto de inflamación (en grados centígrados)
- ? contaminante del mar
- ? masa (kg) - bruta/neta
- ? FEm
- ? Posición de estiba a bordo

2.9 Norma. Las autoridades públicas no exigirán ninguna declaración escrita con respecto a los objetos postales a la llegada y salida del buque, con excepción de la prescrita en el Convenio Postal Universal, si se presenta. En ausencia de dicho documento, los objetos postales (número y peso) deberán consignarse en la declaración de carga.

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

C. Documentos a la llegada

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

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

D. Documentos a la salida

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

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

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

2.12.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir declaración separada para las provisiones del buque ni para aquellas que ya han sido objeto de una declaración a la llegada, ni para las provisiones embarcadas en el puerto y cubiertas por otro documento aduanero presentado a tal efecto en dicho puerto.

2.12.3 Norma. Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida de puerto, se aceptará uno de los ejemplares de la lista de la tripulación presentada a la llegada si está firmada de nuevo por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán y si da cuenta de cualquier modificación que haya tenido lugar en el número y composición de la tripulación antes de zarpar el buque o indica que no ha tenido lugar ninguna modificación al respecto durante la estancia del buque en el puerto.

2.13[?]

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

2.14 Práctica recomendada. Teniendo en cuenta las formalidades efectuadas a la llegada de un buque al primer puerto de escala dentro del territorio de un Estado, las formalidades y documentos exigidos por las autoridades públicas en toda escala ulterior del mismo país, sin escala intermedia en otro país, deben reducirse a un mínimo.

F. Tramitación de documentos

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

[?] Los números de la sección 2.13 se reservan para uso futuro.

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

2.16.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán, cuando se requiera, una firma manuscrita, en facsímil, formada por perforaciones, estampada, en símbolo o producida por cualquier otro medio mecánico electrónico, si dicha aceptación no contraviene las leyes nacionales. La autenticación de la información presentada sobre medios que no sean papel se hará en una forma aceptable para la autoridad pública interesada.

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

G. *Errores entre los documentos: sanciones*

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

2.19 Norma. Si se encuentran errores en los documentos a que hace referencia el anexo, que hayan sido firmados por el capitán o el propietario del buque o en nombre de éstos, o autenticados, no se impondrán sanciones hasta que se haya dado la oportunidad de demostrar ante las autoridades públicas que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y han sido cometidos sin intención de infringir las leyes o reglamentos del Estado rector del puerto.

H. *Medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escalas de emergencia a fin de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras personas que necesiten asistencia médica*

2.20 Norma. Las autoridades públicas recabarán la cooperación de los propietarios de buques a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala con el solo objeto de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras personas que requieran asistencia médica de urgencia, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación posible, dando información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate y de la identidad de las personas afectadas.

2.21 Norma. Antes de la llegada del buque, las autoridades públicas informarán al capitán, por radio a ser posible, pero en todo caso por los medios más rápidos disponibles, de los documentos y trámites necesarios para que los enfermos o heridos sean desembarcados con prontitud y el buque sea despachado sin demora.

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

2.23 Norma. A los buques que hagan escala con ese fin y se propongan salir otra vez inmediatamente las autoridades públicas no les exigirán normalmente los documentos mencionados en la norma 2.1, a excepción de la declaración marítima de sanidad y, de ser indispensable, la declaración general.

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

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

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

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

Capítulo 3 - Llegada y salida de personas

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

A. *Documentos y formalidades de llegada y salida*

3.1 Norma. Un pasaporte válido constituirá el documento básico que facilite a las autoridades públicas, a la llegada o salida del buque, la información referente al pasajero.

3.1.1 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes deben establecer en la medida de lo posible, por acuerdo bilateral o multilateral, la aceptación de documentos oficiales de identidad en vez de pasaportes.

3.2 Norma. Las autoridades públicas tomarán medidas para que los pasaportes de los pasajeros, y otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, no sean controlados más que una vez por las autoridades de inmigración, tanto a la llegada como a la salida. Además, podrá exigirse la presentación de dichos pasaportes u otros documentos oficiales de identidad con fines de verificación o de identificación en relación con los trámites de aduana u otros trámites a la llegada y la salida.

3.3 Norma. Después de la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, las autoridades públicas restituirán estos documentos inmediatamente tras su verificación y no los retendrán con fines de control suplementario, excepto si se pone un obstáculo cualquiera a la admisión de un pasajero en el territorio.

3.3.1 Norma. Cada Estado Contratante se asegurará de que las autoridades públicas incauten los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o falsos de las personas no admisibles. Tales documentos se retirarán de la circulación y se devolverán a las autoridades competentes cuando sea posible. En su lugar, el Estado que haya confiscado el documento expedirá una carta de envío⁷ a la que se adjuntará, si es posible, una fotocopia de los documentos de viaje falsificados, así como cualquier otra información importante. La carta de envío y su documentación adjunta se entregarán al armador que sea responsable de la devolución de la persona no admisible. Esta documentación servirá para facilitar información a las autoridades del punto de tránsito y del punto original de embarque.

Nota: la norma anterior no se interpretará como anulación del derecho de las autoridades públicas de los Gobiernos Contratantes a determinar si la posesión de documentos fraudulentos constituye por sí misma, según el caso de que se trate, motivo de denegación de la admisión y de expulsión inmediata del territorio del Estado en cuestión. Nada de lo dispuesto en esta norma se interpretará en contraposición de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, ni en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, que tratan de la prohibición de expulsar o devolver a un refugiado.

3.3.2 Norma. Los Gobiernos Contratantes aceptarán examinar el caso de las personas rechazadas en su punto de desembarque cuando se las haya considerado no admisibles, si dichas personas hubieran embarcado en su territorio. Los Gobiernos Contratantes no devolverán dichas personas al país en que se las haya considerado anteriormente no admisibles.

Nota 1: con esta disposición no se pretende impedir que las autoridades públicas vuelvan a examinar el caso de una persona rechazada como no admisible para determinar si en su momento se la aceptará en el Estado en cuestión o hacer gestiones para su transferencia, traslado o deportación al Estado del que sea nacional o en el que se la pueda aceptar. Cuando una persona considerada no admisible haya perdido o destruido su documento de viaje, el Gobierno Contratante aceptará en su

⁷ En el apéndice 2 figura un posible modelo de carta de envío.

lugar un documento que dé fe de las circunstancias de embarque y de llegada, expedido por las autoridades públicas del Gobierno Contratante donde la persona haya sido considerada no admisible.

Nota 2: nada en esta norma ni en la Nota 1 deberá interpretarse en sentido contrario a lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de Refugiados, de 28 de julio de 1951, o en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, los cuales prohíben la expulsión o la devolución del refugiado.

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

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

3.3.5 Norma. La obligación del propietario del buque de transportar a una persona fuera del territorio de un Estado cesará en el momento en que dicha persona haya sido admitida definitivamente en ese Estado.

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

- ? al país de embarco; o
- ? a cualquier otro lugar donde la persona sea admisible.

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

3.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir de los pasajeros al embarco o desembarco, o de los propietarios de buques que los representen, información escrita que complemente o duplique la que ya figura en sus pasaportes o documentos oficiales de identidad, a menos que sea necesario completar cualquiera de los documentos a que se refiere el presente anexo.

3.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas que exijan de los pasajeros, al embarco o desembarco, información escrita suplementaria que no tenga por objeto completar los documentos a que se refiere el presente anexo, deben limitar las preguntas para identificar mejor a los pasajeros a los puntos indicados en la práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarco y desembarco). Dichas autoridades aceptarán la tarjeta de embarco y desembarco rellena por el pasajero sin exigir que sea cumplimentada o controlada por el propietario del

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

3.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos para la tarjeta de embarco o desembarco:

- ? apellido (s)
- ? nombre (s)
- ? nacionalidad
- ? número de pasaporte u otro documento oficial de identidad
- ? fecha de nacimiento
- ? lugar de nacimiento
- ? profesión
- ? punto de embarco o desembarco
- ? sexo
- ? dirección en el lugar de destino
- ? firma.

3.7 Norma. Cuando las personas a bordo deban demostrar que están protegidas contra la fiebre amarilla, las autoridades públicas aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

3.8 Práctica recomendada. El reconocimiento médico de las personas a bordo de un buque o que desembarquen de él debe limitarse, por regla general, a las que proceden de una región infectada por una de las enfermedades de cuarentena dentro del periodo de incubación de la enfermedad (como está previsto en el Reglamento Sanitario Internacional). No obstante, tales personas pueden ser sometidas a un reconocimiento médico suplementario, según las disposiciones de dicho Reglamento.

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

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

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

3.10 Norma. Un documento de identidad de personal marítimo válido o un pasaporte será el documento básico que facilite a las autoridades públicas, a la llegada o salida de un buque, los datos sobre cada uno de los tripulantes.

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

- ? apellido (s)
- ? nombre (s)
- ? fecha y lugar de nacimiento
- ? nacionalidad
- ? señas particulares
- ? fotografía de identidad (certificada)
- ? firma
- ? fecha de expiración (si procede)
- ? autoridad pública que ha expedido el documento.

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

- a) para incorporarse a su buque, o trasladarse a otro buque, o
- b) en tránsito para incorporarse a su buque en otro país, regresar a su país o por cualquier otro motivo aprobado por las autoridades del país en cuestión,

las autoridades públicas aceptarán el documento de identidad de personal marítimo válido, en lugar del pasaporte, cuando éste garantice a su titular la readmisión en el país que lo ha expedido.

3.10.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deben exigir normalmente a los tripulantes la presentación de documentos de identidad individuales ni datos complementarios del documento de identidad de personal marítimo que no sean los que figuran en la lista de la tripulación.

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

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

3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben:

- a) con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, adoptar medidas apropiadas para establecer:

- i) un método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;
 - ii) un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados tan pronto como lleguen a la zona donde pueden ser reclamados;
 - iii) instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o impedidos;
- b) procurar que las autoridades portuarias tomen todas las medidas necesarias para:
- i) habilitar accesos fáciles y rápidos de los pasajeros y sus equipajes a los medios de transporte locales;
 - ii) que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones con fines de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros.

3.11.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas a fin de acelerar el despacho deben considerar la posibilidad de introducir el sistema de doble circuito⁷ para el despacho de pasajeros con su equipaje y vehículos privados de carretera.

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

- a) enviar a las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de inspección;
- b) tener preparados los documentos de a bordo para un examen rápido;
- c) preparar las escalas u otros medios de embarco mientras el buque se dirige al puerto de atraque o de fondeo;
- d) organizar rápidamente la reunión y presentación de las personas a bordo, con los documentos necesarios para la inspección, y a tal fin tomar medidas para relevar a los tripulantes de sus tareas esenciales en las salas de máquinas o en cualquier otro lugar del buque.

3.13 Práctica recomendada. En los documentos relativos a los pasajeros y a la tripulación, los apellidos deben consignarse en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paterno y materno, el paterno debe preceder al materno. En el caso de las mujeres casadas, cuando se hace uso del apellido paterno del marido y de la mujer, el del marido debe preceder al de la mujer.

⁷ Véase la práctica recomendada 11 y el apéndice II del anexo F3 del Convenio de Kyoto.

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

3.15 Norma. Las autoridades públicas no impondrán sanciones a los propietarios de buques en los casos en que dichas autoridades juzguen insuficientes los documentos de control de un pasajero o si, por tal motivo, el pasajero no puede ser admitido en el territorio del Estado.

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

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

3.15.3 Práctica recomendada. Para que sean utilizadas en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, con objeto de facilitar y agilizar el tráfico marítimo internacional, las autoridades públicas establecerán o, cuando el asunto no entre en su jurisdicción, recomendarán a las entidades competentes de su país que establezcan señales y signos internacionales normalizados, elaborados o aceptados por la Organización en colaboración con otras organizaciones internacionales competentes, y que sean comunes, en la mayor medida posible, a todos los modos de transporte.

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

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

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

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

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

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

3.20 Norma. Las autoridades públicas darán libre plática por radio a un buque dedicado a cruceros si los responsables de la sanidad pública en el puerto al que se dirija, basándose en los datos que el buque les haya transmitido antes de la llegada, opinan que su entrada en puerto no va a causar ni propagar una enfermedad de cuarentena.

3.21 Norma. A los buques dedicados a cruceros sólo se les exigirá la declaración general, la lista de pasajeros y la lista de tripulantes en el primer puerto de llegada y en el último puerto de salida de un mismo Estado, a condición de que no se haya producido cambio alguno en las circunstancias del viaje.

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

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

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

Nota: con esta práctica recomendada se pretende que los Estados Contratantes puedan expedir a dichos pasajeros, o aceptar de ellos a la llegada, alguna especie de documento que indique que tienen permiso para entrar en el territorio.

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

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

3.27 Norma. Si un buque dedicado a cruceros hace escala consecutivamente en varios puertos del mismo Estado, sus pasajeros, por regla general, sólo serán objeto de control por parte de las autoridades públicas en el primer puerto de llegada y en el último puerto de salida.

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

3.29 Práctica recomendada. Los pasajeros en crucero que desembarquen en un puerto para regresar al buque en otro puerto del mismo Estado deben gozar

de las mismas facilidades que los pasajeros que desembarcan y regresan al buque en un mismo puerto.

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

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

3.32 Norma. A los pasajeros en crucero no se les exigirá normalmente una declaración de aduanas por escrito de sus efectos personales. No obstante, en el caso de los artículos con altos gravámenes aduaneros y otro tipo de impuestos o recargos, podrá exigirse una declaración escrita y el depósito de una garantía.

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

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

3.35 Práctica recomendada. Salvo en los casos en que el control de pasajeros se base sola y exclusivamente en la lista de pasajeros, las autoridades públicas no insistirán en que se consignen los siguientes detalles en la lista de pasajeros:

- ? nacionalidad (columna 6)
- ? fecha y lugar de nacimiento (columna 7)
- ? puerto de embarco (columna 8)
- ? puerto de desembarco (columna 9).

E. *Medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito*

3.36 Norma. Los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en él, no serán normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades públicas, salvo que haya razones de seguridad.

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

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

3.39 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo buque se les concederá normalmente permiso temporal para desembarcar durante la permanencia del buque en puerto, si así lo desean.

3.40 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no están obligados a tener visado, salvo en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas.

3.41 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no se les exigirá normalmente que presenten por escrito una declaración de aduanas.

3.42 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que desembarquen del buque en un puerto y embarquen en el mismo buque en otro puerto del mismo país gozarán de las mismas facilidades que los pasajeros que lleguen y salgan en un mismo buque en el mismo puerto.

F. *Medidas de facilitación para buques dedicados a servicios científicos*

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

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

3.44 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos.

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

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

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

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

3.49 Práctica recomendada. Las autoridades públicas proporcionarán un sistema de despacho anterior a la llegada que permita a las tripulaciones de los buques que hacen escala regularmente en sus puertos obtener aprobación por adelantado para el permiso temporal de tierra. Cuando se trate de un buque que no tenga un expediente de inmigración desfavorable y que esté representado localmente por una compañía naviera acreditada, la autoridad pública, tras haber considerado satisfactoriamente los requisitos anteriores a la llegada que procedan, autorizará al buque a dirigirse directamente a su atracadero eximiéndole de controles físicos u otras formalidades ordinarias de inmigración, a menos que las autoridades públicas dispongan de otra manera.

Capítulo 4 - Polizones

A. *Principios Generales*

4.1 Normas. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán de conformidad con los principios de protección internacional establecidos en los instrumentos internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, y la legislación nacional pertinente⁷.

4.2 Norma. Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y sus representantes y los capitanes cooperarán en la mayor medida posible para prevenir y resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se adoptarán todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer indefinidamente a bordo de un buque.

B. *Medidas preventivas*

4.3 Medidas preventivas buque-puerto

4.3.1 Autoridades portuarias/de terminales

4.3.1.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes garantizarán que todos sus puertos estén dotados de la infraestructura y los procedimientos operacionales y de seguridad necesarios para evitar que tengan acceso a las instalaciones portuarias y a los buques las personas que intenten embarcarse clandestinamente a bordo de los mismos, teniendo en cuenta, al elaborar estos procedimientos, el tamaño del puerto y el tipo de carga transportada desde éste. Esta labor se efectuará en estrecha colaboración con las autoridades públicas competentes, los propietarios de buques y las entidades pertinentes en tierra, para prevenir los casos de polizonaje en los puertos en cuestión.

4.3.1.2 Práctica recomendada. Las disposiciones operacionales y/o los planes de seguridad deberán referirse, entre otras, y según el caso, a las siguientes cuestiones:

- a) el patrullaje periódico de las zonas portuarias;
- b) la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga fácilmente expuesta al acceso de los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en esas instalaciones;
- c) la inspección de los almacenes y las zonas de almacenamiento de la carga;
- d) la inspección de la carga cuando haya indicios claros de la presencia de polizones;

⁷ Además de las autoridades públicas quizás deseen examinar las conclusiones no vinculantes del Comité Ejecutivo del ACNUR sobre la cuestión de los polizones que solicitan asilo (1988, N° 53 (XXXIX)).

- e) la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades costeras pertinentes en el establecimiento de disposiciones operacionales;
- f) la cooperación entre las autoridades portuarias y otras autoridades competentes (por ejemplo, autoridades policiales, aduaneras o de inmigración) para evitar el tráfico de personas;
- g) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra que operen en puertos nacionales para garantizar que sólo el personal autorizado por estas entidades interviene en las operaciones de estiba/desestiba y de carga/descarga de los buques y en otras operaciones relacionadas con la permanencia de los buques en los puertos;
- h) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra para garantizar que se puede probar fácilmente la identidad del personal que tiene acceso al buque y que se dispone de una lista de los nombres de las personas con más probabilidad de tener que subir a bordo en el transcurso del cumplimiento de sus obligaciones; y
- i) la colaboración de los estibadores y otras personas que trabajen en la zona portuaria para que notifiquen a las autoridades portuarias la presencia de toda persona que aparentemente no esté autorizada a hallarse en la zona portuaria.

4.3.2 Propietario/capitán del buque

4.3.2.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes se asegurarán de que los propietarios de buques y sus representantes en el puerto, los capitanes y otras personas responsables, prevean medidas de seguridad para impedir, en la medida de lo posible, que suban a bordo polizones o, en su defecto, que les permitan descubrirlos antes de que el buque salga del puerto.

4.3.2.2 Práctica recomendada. Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde exista riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las disposiciones de seguridad comprenderán como mínimo las siguientes medidas preventivas:

- todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no se utilicen durante la permanencia del buque en el puerto deberán cerrarse;
- el número de puntos de acceso al buque deberá reducirse al mínimo y dichos puntos deberán estar suficientemente protegidos;
- las partes del buque que dan al mar deberán estar debidamente protegidas;
- se deberá mantener una guardia apropiada en cubierta;
- siempre que sea posible, los miembros de la tripulación, u otras personas, si así se conviene con el capitán, vigilarán los embarcos y desembarcos;
- se deberán mantener medios de comunicación adecuados; y
- durante la noche se deberá mantener una iluminación adecuada tanto dentro como fuera del casco.

4.3.2.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, excepto los buques de pasaje, se

sometan a una inspección minuciosa, antes de salir de un puerto donde exista riesgo de embarco de polizones, de conformidad con un plan o programa específico que conceda prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse. No se utilizarán métodos de búsqueda que puedan causar daño a los polizones ocultos.

4.3.2.4 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que no se realice la fumigación o precinto de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón hasta que se haya efectuado una inspección lo más minuciosa posible de las zonas que se deban fumigar o precintar, a fin de garantizar que no hay polizones en dichas zonas.

4.3.3 Sanciones nacionales

4.3.3.1 Normas. Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes procesarán conforme a su legislación nacional, a los polizones, polizones frustrados y personas que ayuden a los polizones a introducirse en los buques.

C. Tratamiento del polizón mientras se halle a bordo

4.4 Principios generales – Tratamiento humanitario

4.4.1 Norma. Los casos de polizonaje se tratarán de acuerdo con principios humanitarios, incluidos los indicados en la norma 4.1, prestando siempre la debida atención a la seguridad operacional del buque y a la seguridad y bienestar del polizón.

4.4.2 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón adopten las medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón mientras se halle a bordo, incluido el suministro de las provisiones adecuadas, alojamiento, atención médica apropiada y el uso de instalaciones sanitarias.

4.5 Trabajo a bordo

4.5.1 Norma. No se exigirá a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo.

4.6 Investigación y notificación por parte del capitán del buque

4.6.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques realicen todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía, y el puerto de embarco del polizón, y notifiquen la existencia de éste y todos los pormenores a las autoridades públicas del primer puerto de escala previsto. Esta información también se facilitará al propietario del buque, a las autoridades públicas del puerto de embarco, del Estado de abanderamiento y de todos los puertos de escala siguientes, si procede.

4.6.2 Práctica recomendada. Para recopilar la información que se deba notificar, el capitán del buque utilizará el impreso que figura en el apéndice 3.

4.6.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes darán instrucciones a los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón para que, cuando un polizón se declare refugiado/refugiada, atribuyan a esta información carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón.

4.7 Notificación de la Organización Marítima Internacional

4.7.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas informarán de todos los casos de polizonaje al Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

D. *Desvío de la travesía prevista*

4.8 Norma. Las autoridades públicas instarán a todos los propietarios de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a que den instrucciones a sus capitanes para que no se aparten de la travesía prevista a fin de intentar el desembarco de los polizones descubiertos a bordo del buque después de que éste haya salido de las aguas territoriales del país donde los polizones embarcaron, excepto cuando:

- las autoridades públicas del Estado hacia cuyo puerto se dirige el buque tras desviar su travesía hayan concedido permiso para desembarcar los polizones;
- la repatriación se haya organizado en otro lugar, contando con la suficiente documentación y con un permiso de desembarco; o
- lo justifiquen razones de seguridad, salud o carácter humanitario.

E. *Desembarco y retorno de un polizón*

4.9 Estado del primer puerto de escala de acuerdo con el plan de viaje

4.9.1 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, decidirán, de conformidad con la legislación nacional, si pueden admitir al polizón en dicho Estado.

4.9.2 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco cuando éste disponga de documentos de viaje válidos para su regreso y tengan la seguridad de que se han adoptado o se adoptarán las medidas oportunas para la repatriación y se han cumplido todos los requisitos relativos al tránsito.

4.9.3 Norma. Cuando proceda, y de conformidad con la legislación nacional, las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón autorizarán su desembarco siempre que tengan la certeza de que ellas o el propietario del buque podrán obtener documentos de viaje válidos, tomar las medidas oportunas para la repatriación del polizón y cumplir todos los requisitos relativos al tránsito. Además, las autoridades públicas deberán considerar favorablemente la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón en casos en que sea difícil que prosiga

viaje en el buque en que llegó o en que existan otros factores que impidan que prosiga viaje en dicho buque. Entre tales factores pueden incluirse, aunque su enumeración no sea exhaustiva, los siguientes:

- que el caso no se haya resuelto en el momento en que el buque salga del puerto; o
- que la presencia del polizón a bordo pueda poner en peligro la seguridad operacional del buque, la salud de la tripulación o del polizón mismo.

4.10 Puertos de escala siguientes

4.10.1 Norma. Cuando no se haya podido efectuar el desembarco del polizón en el primer puerto de escala previsto después de haber sido descubierto, las autoridades públicas de los puertos de escala siguientes examinarán la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón de conformidad con lo dispuesto en las normas 4.9.1. 4.9.2 y 4.9.3.

4.11 Estado de la nacionalidad o derecho de residencia

4.11.1 Norma. Con arreglo a la legislación internacional, las autoridades públicas aceptarán la devolución de los polizones que posean la nacionalidad o ciudadanía plenas, o la devolución de los polizones que, de conformidad con la legislación nacional, tengan derecho de residencia en ese Estado.

4.11.2 Norma. Siempre que sea posible, las autoridades públicas ayudarán a establecer la identidad y nacionalidad o ciudadanía de los polizones que declaren que tienen nacionalidad de ese Estado o derecho de residencia en el mismo.

4.12 Estado de embarco

4.12.1 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas aceptarán, para examinar su caso, a los polizones que sean devueltos de su punto de desembarco cuando se haya establecido que el Estado de desembarco no puede admitirlos. Las autoridades públicas del Estado de embarco no devolverán los polizones al país donde se haya establecido anteriormente que no podían ser admitidos.

4.12.2 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones frustrados embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas autorizarán su desembarco, y el de los polizones descubiertos a bordo mientras el buque se halle en sus aguas territoriales, o, si procede, con arreglo a la legislación nacional, en la zona correspondiente a la jurisdicción de los servicios de inmigración de dicho Estado. No se impondrá ninguna sanción al propietario del buque ni se le exigirá el pago de ningún gasto ocasionado por la detención o la devolución de los polizones.

4.12.3 Norma. Cuando no se haya desembarcado a un polizón frustrado en el puerto de embarco, se le dará trato de polizón de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

4.13 El Estado de abanderamiento

4.13.1 Norma. Las autoridades públicas del Estado de abanderamiento del buque prestarán asistencia y colaborarán con el capitán/propietario del buque o la autoridad pública pertinente de los puertos de escala para:

- identificar al polizón y determinar su nacionalidad;
- realizar las gestiones necesarias ante las autoridades públicas pertinentes y facilitar la devolución del polizón en la primera oportunidad que se presente; y
- adoptar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón.

4.14 Devolución de polizones

4.14.1 Práctica recomendada. Cuando los documentos de un polizón no estén en regla, de ser posible y compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, las autoridades públicas expedirán una carta explicativa a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. Dicha carta, autorizando la devolución del polizón, por cualquier medio de transporte, a su país de origen o al punto en que comenzó su viaje, según el caso, y especificando cualquier otra condición impuesta por las autoridades, se entregará a la empresa de transporte que lleve de regreso al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco.

4.14.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas del Estado donde el polizón haya desembarcado se pondrán en contacto con las autoridades públicas competentes de los puntos de tránsito durante el viaje de regreso del polizón, a fin de informar acerca de su situación jurídica. Además, durante el viaje de regreso del polizón, las autoridades públicas de los países de tránsito permitirán, a reserva de los requisitos normales de visado y de seguridad nacional, el tránsito por sus puertos y aeropuertos a los polizones que viajen con arreglo a las instrucciones o directrices para la salida forzada del país, aplicadas por las autoridades públicas del país del puerto de desembarco.

4.14.3 Práctica recomendada. Cuando un Estado rector de puerto haya rehusado el desembarco de un polizón, deberá notificar sin demora al Estado de abanderamiento del buque que lo transportaba las razones para negarse a aceptar su desembarco.

4.15 Gastos de devolución y mantenimiento de los polizones

4.15.1 Práctica recomendada. Por lo general, las autoridades públicas del Estado en que se haya efectuado el desembarco de un polizón deberán informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón, o a su representante, de los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberán mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos.

4.15.2 Práctica recomendada. El periodo durante el que los propietarios de buques son considerados responsables de sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones en que hayan incurrido las autoridades públicas del Estado donde se haya efectuado el desembarco del polizón, debería ser el mínimo posible.

4.15.3 Norma. De acuerdo con su legislación nacional, las autoridades públicas considerarán la posibilidad de atenuar las sanciones impuestas a los buques en los casos en que su capitán haya declarado debidamente la existencia de un polizón ante las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se adoptaron todas las medidas preventivas razonables para evitar el acceso del polizón al buque.

4.15.4 Práctica recomendada. De acuerdo con su legislación nacional, las autoridades públicas deberán considerar la posibilidad de atenuar otras cargas normalmente impuestas en los casos en que los propietarios de los buques colaboren con las autoridades encargadas de la supervisión de modo satisfactorio a juicio de éstas, en la adopción de medidas destinadas a evitar el polizonaje.

Capítulo 5 – Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos

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

A. Disposiciones generales

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

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

5.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben animar a los propietarios o gestores de los terminales marítimos de carga a que los doten de instalaciones de almacenamiento adecuadas para cargas especiales (por

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

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

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

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

B. *Despacho de la carga*

5.7 Norma. Las autoridades públicas respetando toda prohibición o limitación nacional y todas las medidas necesarias en materia de protección portuaria o prevención del tráfico de estupefacientes, asignarán prioridad al despacho de animales vivos, mercancías perecederas y otros envíos de carácter urgente.

5.7.1 Práctica recomendada. A fin de proteger la calidad de las mercancías pendientes de despacho, las autoridades públicas deben adoptar, junto con todas las partes interesadas, todas las disposiciones que permitan un almacenamiento racional, seguro y fiable de las mercancías en el puerto.

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

5.9 Reservado

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

5.10.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben examinar la posibilidad de introducir procedimientos simplificados para las personas autorizadas que posibiliten:

- a) el levante aduanero de mercancías, a condición de que se faciliten los datos necesarios para identificar las mercancías, determinar y evaluar con precisión los riesgos relativos a la salud, la seguridad y la protección, y completar posteriormente la declaración final de mercancías;
- b) el despacho aduanero de las mercancías en las instalaciones de los declarantes u otros lugares designados por las autoridades públicas competentes; y
- c) la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones efectuadas en un periodo determinado cuando sea la misma persona la que importe o exporte frecuentemente dichas mercancías.

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

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

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

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

5.14.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben despachar con rapidez el procedimiento de tránsito de las mercancías procedentes de otros Estados que estén pendientes de carga.

C. Contenedores y paletas

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

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

5.17 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los contenedores y las paletas que entren en el territorio de un Estado de conformidad con lo dispuesto en la norma 5.15, salgan de los límites del puerto de llegada, ya sea para el despacho de carga de importación y/o para tomar carga de exportación, con arreglo a procedimientos de control simplificados y con un mínimo de documentación.

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

D. *Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto*

5.19 Norma. Cuando toda o parte de la carga mencionada en la declaración de carga no se desembarque en el puerto de destino previsto, las autoridades públicas permitirán que esta declaración sea modificada y no impondrán sanciones si se tiene la certeza de que la carga en cuestión no ha sido embarcada a bordo del buque o, de lo contrario, que ha sido desembarcada en otro puerto.

5.20 Norma. Cuando por error, o cualquier otra razón válida, se desembarque toda o parte de la carga en un puerto que no sea el previsto, las autoridades públicas facilitarán la reexpedición a su destino. Sin embargo, esta disposición no se aplica a las mercancías peligrosas, prohibidas o sujetas a restricción.

E. *Limitación de la responsabilidad del propietario del buque*

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

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

Capítulo 6 - Sanidad pública y cuarentena incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios

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

6.2 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes que tengan intereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas deben concluir acuerdos especiales, de conformidad con el artículo 85 del Reglamento Sanitario Internacional, en los casos en que tales acuerdos faciliten la aplicación de dicho Reglamento.

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

6.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben conceder la libre plática por radio a un buque cuando, a la vista de la información recibida de dicho buque antes de su llegada al puerto, la autoridad sanitaria del puerto de destino estime que la entrada del buque en puerto no introducirá o propagará una enfermedad de cuarentena. Las autoridades sanitarias, en lo posible, deben ser autorizadas a subir a bordo del buque antes de su entrada en el puerto.

6.4.1 Norma. Las autoridades públicas solicitarán la cooperación de los propietarios de buques para cumplir con todo requisito según el cual cualquier enfermedad a bordo de un buque ha de comunicarse inmediatamente por radio a la autoridad sanitaria del puerto de destino del buque para facilitar el envío del personal médico especializado y el material necesario para las formalidades sanitarias a la llegada.

6.5 Norma. Las autoridades públicas deben tomar disposiciones para que todas las agencias de viaje u otros organismos puedan facilitar a los pasajeros, con bastante anticipación a su salida, la lista de las vacunas exigidas por las autoridades públicas de los países en cuestión, así como los formularios de certificados de vacunación conforme al Reglamento Sanitario Internacional. Las autoridades públicas tomarán todas las medidas posibles para que las personas que hayan de vacunarse utilicen los certificados internacionales de vacunación o de revacunación, con el fin de asegurar la aceptación general.

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

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

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

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

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

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

Capítulo 7 – Disposiciones diversas

A. Fianzas y otras formas de garantía

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

B. Servicios en los puertos

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

7.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes adoptarán todas las medidas apropiadas para organizar los servicios habituales de las autoridades públicas en los puertos a fin de evitar demoras indebidas a los buques después de su entrada o cuando están dispuestos para salir, y para reducir al mínimo el tiempo necesario para cumplir los trámites, a condición de que se notifique de antemano a las autoridades públicas la hora prevista de entrada o de salida.

7.4 Norma. La autoridad sanitaria no cobrará derecho alguno por visitas médicas y reconocimientos complementarios efectuados a cualquier hora del día o de la noche, ya sean de carácter bacteriológico o de otra especie, que puedan ser necesarios para averiguar el estado de salud de la persona examinada; tampoco cobrará por la visita e inspección del buque con fines de cuarentena, excepto si la inspección tiene por objeto la expedición de un certificado de desratización o de dispensa de desratización. No se cobrarán derechos por vacunación de una persona que llega a bordo de un buque ni por la tramitación de un certificado de vacunación. Sin embargo, si son necesarias otras medidas además de las ya indicadas con relación a un buque, a sus pasajeros o a su tripulación y se cobran derechos por estos servicios, lo serán según una tarifa única, uniforme en todo el territorio del Estado interesado. Estos derechos se cobrarán sin distinción de nacionalidad, domicilio o residencia de la persona interesada o de la nacionalidad, pabellón, matrícula o propiedad del buque.

7.5 Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas faciliten servicios fuera de los horarios regulares a que se refiere la práctica

recomendada 7.2, deberán hacerlo en condiciones razonables y que no excedan del costo real de los servicios prestados.

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

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

C. Ayuda de emergencia

7.8 Norma. Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de los buques dedicados a:

- ? tareas de socorro en caso de desastre;
- ? el rescate de personas en peligro en el mar para brindarles un lugar seguro;
- ? la lucha contra la contaminación del mar o la prevención de dicha contaminación; o
- ? otras operaciones de emergencia destinadas a mejorar la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la población o la protección del medio marino.

7.9 Norma. Las autoridades públicas facilitarán en todo lo posible la entrada y el despacho de personas, carga, materiales y equipo, necesarios para hacer frente a las situaciones indicadas en la norma 7.8.

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

D. Comisiones nacionales de facilitación

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

7.12 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deberán establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo para estimular la adopción e implantación de medidas de facilitación entre los diversos departamentos gubernamentales, organismos y otras organizaciones que se ocupen o sean responsables de los

distintos aspectos del tráfico marítimo internacional, así como con las autoridades portuarias y los propietarios de buques.

Nota: se invita a los Gobiernos Contratantes a que, al establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, tengan en cuenta las directrices que figuran en la circular FAL.5/Circ.2.

Apéndice 1

Formularios FAL de la OMI

OMI - DECLARACIÓN GENERAL

		<input type="checkbox"/> Llegada	<input type="checkbox"/> Salida
1.1 Nombre y tipo del buque		2. Puerto de llegada/salida	
1.2 Número OMI		3. Fecha y hora de llegada/salida	
1.3 Distinivo de llamada			
4. Estado de abanderamiento del buque	5. Nombre del capitán	6. Último puerto de escala/Próximo puerto de escala	
7. Certificado de matrícula (puerto, fecha, número)		8. Nombre y datos de contacto del agente del buque	
9. Arqueo bruto	10. Arqueo neto		
11. Situación del buque en el puerto (muelle o puesto de atraque)			
12. Particulares someros referentes al viaje (puertos donde el buque ha torado y va a torar, subrayar puertos en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada)			
13. Descripción somera de la carga			
14. Número de miembros de la tripulación (incluido el capitán)	16. Número de pasajeros	18. Observaciones	
Documentos anexos (indíquese el número de ejemplares)			
17. Declaración de carga	18. Declaración de provisiones del buque		
19. Lista de la tripulación	20. Lista de pasajeros	21. Necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recepción de desechos y residuos	
22. Declaración de efectos de la tripulación	23. Declaración marítima de sanidad*		
24. Fecha y firma del Capitán o del agente u oficial debidamente autorizados			

Para uso oficial

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

OMI FAL
Impreso 1

* A la llegada solamente.

OMI - DECLARACIÓN DE CARGA

Llegada Salida

1.1 Nombre del buque 1.2 Número OMI 1.3 Distintivo de llamada		2. Puerto en el que se rinde informe		
3. Estado de abanderamiento del buque	4. Nombre del capitán	5. Puerto de carga/puerto de descarga		
6. Marcas y números	7. Número y tipo de bultos; descripción de las mercancías o, si se dispone de él, código del Sistema Armonizado (SA)	8. Peso bruto	9. Medida	

N° de conocimiento de embarque*

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

OMI FAL Impreso 2

10. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizados.
 * Número del documento de transporte.
 Indicar asimismo el puerto original de embarque de las mercancías transportadas con arreglo a un documento de transporte multimodal o conocimiento de embarque.



OMI – DECLARACIÓN DE PROVISIONES DE BUQUE

Página N°

<input type="checkbox"/> Llegada <input type="checkbox"/> Salida		
1.1 Nombre del buque 1.2 Número OMI 1.3 Distintivo de llamada		2. Puerto de llegada/salida
3. Fecha de llegada/salida		4. Estado de abanderamiento del buque
5. Último puerto de escala/Próximo puerto de escala		6. Número de personas a bordo
7. Período de permanencia		8. Lugar de almacenamiento
9. Nombre del artículo	10. Cantidad	11. Para uso oficial
(Grid area for items)		

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

OMI FAL
Impreso 3

12. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizados

OMI - LISTA DE PASAJEROS

Página N°

<input type="checkbox"/> Salida <input type="checkbox"/> Llegada			3. Fecha de llegada/salida		
2. Puerto de llegada/salida		10. Puerto de embarco		11. Puerto de desembarco	
1.1 Nombre del buque					
1.2 Número OMI					
1.3 Distrito de larriada					
4. Estado de abandono del buque					
5. Apellidos y nombres	6. Nacionalidad	7. Fecha y lugar de nacimiento	8. Tipo de documento de identidad	9. Número de serie del documento de identidad	12. Pasajero en tránsito s/no

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

10. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizados

MANIFIESTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS
 [Según lo prescrito en las reglas 4.5 y 7.2.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, la regla 4.3) del Anexo III del MARPOL 73/78 y el párrafo 5.4.3.1 del capítulo 5.4 del Código IMDG]

NÚMERO DE PÁGINA
 [por ej. 5 de 7]

NOMBRE DEL BUQUE
 REFERENCIA DEL VIAJE
 DISTINTIVO DE LLAMADA

NÚMERO OMI
 PUERTO DE CARGA

ESTADO DE ABANDERAMIENTO DEL BUQUE
 PUERTO DE DESCARGA

NOMBRE DEL CAPITÁN
 AGENTE MARÍTIMO

Número de reserva/ referencia	Marcas y números (nº) de identificación del contenedor nº de matrícula del vehículo	Número y tipo de bultos	Nombre oficial de transporte	Clase	Nº ONU	Grupo de embalaje	Riesgo(s) subsidiario(s)	Punto de inflamación (en °C, C.S.)	Contaminante del mar	Masa (kg) bruta/neta	FEM	Lugar de estiba a bordo

OMI FAL
 Impreso 7

FIRMA DEL AGENTE _____ LUGAR Y FECHA _____
 FIRMA DEL CAPITÁN _____ LUGAR Y FECHA _____



Apéndice 2

Llegada y salida de personas

Posible modelo de carta a la que se hace referencia en la norma 3.3.1

De: Oficina de inmigración o autoridad competente: ?nombre? Puerto/aeropuerto: ?nombre? Teléfono: Télex: Facsímil:	A: Oficina de inmigración o autoridad competente: ?nombre? Puerto/aeropuerto: ?nombre? País: ?nombre?
---	--

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

Número del documento:

País en cuyo nombre se expidió el documento:

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

Apellido(s):

Nombre(s):

Fecha de nacimiento:

Lugar de nacimiento:

Nacionalidad:

Residencia:

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

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

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

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

Fecha:

Nombre y firma del funcionario:

Cargo:

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

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

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

<p style="text-align: center;">INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE</p> <p>Nombre del buque: N° IMO: Pabellón: Compañía: Dirección de la compañía:</p> <p>Agente en el próximo puerto: Dirección del agente:</p> <p>Distintivo de radiollamada internacional: N° INMARSAT: Puerto de matrícula: Nombre del capitán:</p>	<p>Nombre por el que se lo conoce: Sexo: Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Nacionalidad declarada: Domicilio particular: País: Tipo de documento de identidad, por ejemplo, N° de pasaporte, N° del documento de identidad, o N° de la libreta de embarque: En caso de disponer de alguno de esos documentos, Fecha de expedición: Lugar de expedición: Fecha de expiración: Expedido por: Fotografía del polizón:</p>
<p style="text-align: center;">INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN</p> <p>Fecha/hora en que se lo descubrió a bordo: Lugar de embarco: País de embarco: Fecha/hora de embarco: Destino final al que pretende llegar: Motivos por los que declara haber embarcado en el buque*: Apellido(s): Nombre(s):</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 0 auto; text-align: center; padding: 10px;"> Fotografía (si la hubiere) </div> <p>Descripción física general del polizón:</p>

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

<i>Primer idioma:</i>	<i>Otros idiomas:</i>
<i>Habla:</i>	<i>Habla:</i>
<i>Lee:</i>	<i>Lee:</i>
<i>Escribe:</i>	<i>Escribe:</i>

Otros pormenores:

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

- 2) *Inventario de los bienes del polizón:*

- 3) *Declaración del polizón:*

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

Fecha(s) de la(s) entrevista(s):

Firma del polizón:

Firma del capitán:

Fecha:

Fecha:

Apéndice 4
Código IMDG, enmienda 33-06,
capítulo 5.4 – Documentación

- Nota 1 El presente Código no excluye la utilización de técnicas de transmisión basadas en el tratamiento electrónico de datos (TED) y en el intercambio electrónico de datos (IED) como medios de apoyo a la documentación escrita.
- Nota 2 Cuando se presenten mercancías peligrosas para transporte, habrá que preparar documentos semejantes a los exigidos para otras categorías de mercancías. La forma de estos documentos, los pormenores que deben constar en ellos y las obligaciones que entrañan pueden ser establecidos por convenios internacionales que se aplican a ciertas modalidades de transporte y por la legislación de ámbito nacional.
- Nota 3 Una de las exigencias principales a que debe responder un documento de transporte de mercancías peligrosas es la de dar la información fundamental respecto de los riesgos que entrañan las mercancías de que se trate. Por lo tanto, es preciso incluir cierta información básica en el documento de expedición de las mercancías peligrosas, salvo en los casos en que el presente Código exima de esa obligación o disponga otra cosa.
- Nota 4 Además de las disposiciones de este capítulo, la autoridad competente podrá exigir otros elementos de información.
- 5.4.1 Documentación relativa al transporte de mercancías peligrosas**
- 5.4.1.1 Generalidades**
- Si no se dispone otra cosa, el consignador que presente mercancías peligrosas para su transporte deberá describir esas mercancías peligrosas en un documento de transporte y facilitar toda la información y documentación adicionales que se especifican en este Código.
- 5.4.1.2 Impreso del documento de transporte**
- 5.4.1.2.1** El documento para el transporte de mercancías peligrosas puede adoptar distintas formas con tal de que contenga toda la información requerida por este Código.
- 5.4.1.2.2** Si en el documento se mencionan tanto mercancías peligrosas como no peligrosas, las peligrosas deberán figurar en primer lugar o destacadas de cualquier otra manera.

5.4.1.2.3 **Página de continuación**

El documento para el transporte de mercancías peligrosas puede constar de más de una página, pero todas ellas habrán de numerarse consecutivamente.

5.4.1.2.4 La información que figure en el documento para el transporte de mercancías peligrosas deberá ser fácilmente identificable, legible y duradera.

5.4.1.2.5 **Ejemplo de documento para el transporte de mercancías peligrosas**

El impreso que se muestra en la figura 5.4.5 es un ejemplo de documento para el transporte de mercancías peligrosas[?].

5.4.1.3 **Consignador, consignatario y fecha**

En el documento para el transporte de mercancías peligrosas deberán figurar los nombres y las direcciones del consignador y del consignatario de las mercancías peligrosas. Deberá incluirse asimismo la fecha en la que el documento para el transporte de mercancías peligrosas o una copia electrónica de éste ha sido preparado o entregado al transportista inicial.

5.4.1.4 **Información que ha de constar en el documento para el transporte de mercancías peligrosas**

5.4.1.4.1 *Descripción de las mercancías peligrosas*

En el documento de transporte de mercancías peligrosas constará la siguiente información acerca de toda sustancia, material o artículo peligrosos que se presentan para su transporte:

- .1 El número de las Naciones Unidas precedido de las letras "UN".
- .2 el nombre de expedición, determinado de conformidad con 3.1.2, incluido el nombre técnico entre paréntesis, cuando sea necesario (véase 3.1.2.8);

[?] Para las presentaciones estándar podrán consultarse también las recomendaciones pertinentes del Grupo de Trabajo de la CEPE, de las Naciones Unidas, sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional, en particular la recomendación N° 1 (Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales) (ECE/TRADE/137, edición 96.1), la recomendación N° 11 (Aspectos documentales del transporte internacional de mercancías peligrosas) (ECE/TRADE/2004, edición 96.1) y la recomendación N° 22 (Formulario clave para las instrucciones de expedición normalizadas)(ECE/TRADE/168, edición 96.1). Véase Trade Data Elements Directory, Volume III, Trade Facilitation Recommendations (ECE/TRADE/200) (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta E.96.II.E.13).

- .3 la clase de riesgo primario o, cuando proceda, la división de las mercancías y, para la Clase 1, la letra del grupo de compatibilidad. Las palabras “Clase” o “División” se pueden incluir antes de la clase de riesgo primario o del número de división;
- .4 el número o los números de clase o de división de riesgo secundario correspondientes a la etiqueta o etiquetas de riesgo secundario, cuando se requieran, deberán figurar entre paréntesis, tras el número de la clase o de la división de riesgo primario. Las palabras “Clase” o “División” se pueden incluir antes de la clase de riesgo secundario o del número de división;
- .5 Cuando se haya asignado, el grupo de embalaje/envase correspondiente a la sustancia o artículo (por ejemplo, “grupo de embalaje/envase II”).

5.4.1.4.2

Orden en el que deben figurar los elementos en la descripción de mercancías peligrosas

Los cinco elementos de la descripción de mercancías peligrosas especificados en 5.4.1.4.1 se presentarán en el orden arriba indicado (es decir, .1, .2, .3, .4, .5) sin ninguna información interpuesta, excepto la prevista en el presente Código. A menos que esté permitida o requerida por este Código, la información adicional se colocará después de la descripción de las mercancías peligrosas.

5.4.1.4.3

Información complementaria al nombre de expedición correcto en la descripción de mercancías peligrosas

En la descripción de mercancías peligrosas, el nombre de expedición correcto (véase 3.1.2) deberá ser completado por los siguientes datos:

- .1 *Nombres técnicos de “n.e.p.” y otras descripciones genéricas*: los nombres de expedición correctos a los que se ha asignado la disposición especial 274 en la columna 6 de la Lista de mercancías peligrosas deberán completarse con sus nombres técnicos o de grupo químico, como se describe en 3.1.2.8.
- .2 *Embalajes/envases, contenedores para graneles y cisternas vacíos no limpiados*: todos los medios de contención vacíos (en particular, los embalajes/envases, los RIG, los contenedores para graneles, las cisternas portátiles, los vehículos cisterna y los vagones cisterna) que contengan residuos de mercancías peligrosas distintas de las de la Clase 7, se describirán como tales, por ejemplo, colocando las palabras “VACÍO, SIN LIMPIAR” o “CONTIENE

RESIDUOS DE LA ÚLTIMA CARGA” antes o después del nombre de expedición correcto.

- .3 *Desechos*: en cuanto a los desechos de mercancías peligrosas (aparte de los desechos radiactivos) que se transportan para su eliminación o para el procesado para la eliminación, el nombre de expedición correcto deberá ser precedido de la palabra “DESECHOS”, a no ser que ésta ya forme parte del nombre de expedición correcto.
- .4 *Sustancias a temperatura elevada*: si en el nombre de expedición correcto de una sustancia que se transporte, o que se presente para su transporte, en estado líquido a una temperatura de 100°C o superior, o en estado sólido a una temperatura de 240°C o superior, no se señala su condición de temperatura elevada (por ejemplo, utilizando los términos “FUNDIDA” o “TEMPERATURA ELEVADA” como parte del nombre de expedición correcto), inmediatamente antes de dicho nombre se pondrá la palabra “CALIENTE”.
- .5 *Contaminantes del mar*: si las mercancías que se van a transportar son contaminantes del mar, se identificarán mediante “CONTAMINANTE DEL MAR” (véase 3.1.2.8).
- .6 *Punto de inflamación*: si las mercancías que se van a transportar tienen un punto de inflamación igual o inferior a 60°C (en °C en vaso cerrado (v.c.)), deberá indicarse el punto de inflamación mínimo. Debido a la presencia de impurezas, el punto de inflamación podrá ser más bajo o más alto que la temperatura de referencia indicada en la Lista de mercancías peligrosas para esa sustancia. No es necesario declarar el punto de inflamación para los peróxidos orgánicos de la Clase 5.2 que también sean inflamables.

5.4.1.4.4

Ejemplos de descripciones de mercancías peligrosas:

Nº ONU 1098 ALCOHOL ALÍLICO 6.1 (3) I (21°C v.c.)

Nº ONU 1098 ALCOHOL ALÍLICO, Clase 6.1 (Clase 3), GE/E I, (21°C v.c.)

Nº ONU 1092, Acroleína estabilizada, Clase 6.1 (3), GE/E I, (-24°C v.c.) CONTAMINANTE DEL MAR

Nº ONU 2761, Plaguicida sólido, tóxico, a base de compuestos organoclorados, n.e.p. (Aldrín 19%), Clase 6.1, GE/E III, CONTAMINANTE DEL MAR

5.4.1.5 Información necesaria además de la descripción de mercancías peligrosas

Además de la descripción de mercancías peligrosas, se incluirá la siguiente información tras la descripción de las mercancías peligrosas, en el documento de transporte de mercancías peligrosas.

5.4.1.5.1 *Cantidad total de mercancías peligrosas*

Salvo por lo que respecta a los embalajes/envases vacíos no limpiados, deberá señalarse la cantidad total de mercancías peligrosas a que se refiere la descripción (por volumen o en masa, según corresponda) de cada artículo de mercancías peligrosas que lleve un nombre de expedición distinto, N° ONU o grupo de embalaje/envase. En cuanto a las mercancías peligrosas de la Clase 1, la cantidad hará referencia a la masa explosiva neta. En cuanto a las mercancías peligrosas transportadas en embalajes/envases para fines de salvamento, se dará una estimación de la cantidad de mercancía peligrosa. Se indicará asimismo el número y tipo (por ejemplo, bidón, caja, etc.) de cada uno de los bultos. Los códigos de designación de los tipos de embalajes/envases de las Naciones Unidas sólo podrán utilizarse para completar la descripción de la naturaleza del bulto (por ejemplo, una caja (4G)). Se pueden utilizar abreviaturas para señalar la unidad de medida de la cantidad total.

5.4.1.5.2 *Cantidades limitadas*

5.4.1.5.2.1 Cuando se efectúe un transporte de mercancías peligrosas al amparo de las excepciones previstas en la columna 7 de la Lista de mercancías peligrosas y en el capítulo 3.4 para las mercancías peligrosas embaladas/envasadas en cantidades limitadas, se incluirán las palabras “CANTIDAD LIMITADA” o “CANT. LTDA.”.

5.4.1.5.2.2 Cuando se presente una remesa de conformidad con 3.4.4.1.2, se incluirá en el documento de transporte la siguiente declaración: “Transporte de conformidad con 3.4.4.1.2 del Código IMDG”.

5.4.1.5.3 *Embalajes/envases para fines de salvamento*

Cuando se transporten mercancías peligrosas en embalajes/envases para fines de salvamento, se agregarán las palabras “BULTO DE SALVAMENTO”.

5.4.1.5.4 *Sustancias estabilizadas por regulación de la temperatura*

Si la palabra “ESTABILIZADA” forma parte del nombre de expedición correcto (véase también 3.1.2.6), cuando la estabilización se haya hecho por medio de la regulación de la temperatura, en el documento de transporte se indicarán las temperaturas de regulación y de emergencia (véase 7.7.2), de la siguiente manera:

Temperatura de regulación: ...°C
Temperatura de emergencia: ...°C.

5.4.1.5.5. *Sustancias que reaccionan espontáneamente y peróxidos orgánicos*

Para las sustancias que reaccionan espontáneamente de la Clase 4.1 y los peróxidos orgánicos que requieran regulación de la temperatura durante el transporte, en el documento de transporte de mercancías peligrosas se indicarán las temperaturas de regulación y de emergencia (véase 7.7.2) de la siguiente manera:

Temperatura de regulación: ...°C
Temperatura de emergencia: ...°C.

5.4.1.5.5.1 Cuando, con respecto a ciertas sustancias que reaccionan espontáneamente de la Clase 4.1 y peróxidos orgánicos de la Clase 5.2, la autoridad competente haya permitido que no se ponga la etiqueta de riesgo secundario de “EXPLOSIVO” (modelo N° 1) para un embalaje/envase específico, se incluirá una declaración a este efecto.

5.4.1.5.5.2 Cuando se transporten peróxidos orgánicos y sustancias que reaccionan espontáneamente en condiciones en las que se requiera aprobación (para los peróxidos orgánicos, véase 2.5.3.2.5, 4.1.7.2.2, 4.2.1.13.1 y 4.2.1.13.3; para las sustancias que reaccionan espontáneamente, véase 2.4.2.3.2.4 y 4.1.7.2.2), en el documento de transporte de mercancías peligrosas se incluirá una declaración a este efecto. Al documento de transporte de mercancías peligrosas se anexará una copia de la aprobación de clasificación y de las condiciones de transporte de peróxidos orgánicos y sustancias que reaccionan espontáneamente no incluidos en la lista.

5.4.1.5.5.3 Cuando se transporte una muestra de peróxido orgánico (véase 2.5.3.2.5.1) o de sustancias que reaccionan espontáneamente (véase 2.4.2.3.2.4.2), en el documento de transporte de mercancías peligrosas se incluirá una declaración a este efecto.

5.4.1.5.6 *Sustancias infecciosas*

En el documento figurará la dirección completa del consignatario, junto con el nombre y el número de teléfono de una persona responsable.

5.4.1.5.7 *Material radiactivo*

5.4.1.5.7.1 En cada remesa de material de la Clase 7 deberá figurar la siguiente información, según proceda, en el orden indicado:

- .1 El nombre o símbolo de cada radionucleido o, para las mezclas de radionucleidos, una descripción general apropiada o una lista de los nucleidos más restrictivos;
- .2 Una descripción de la forma física y química de los materiales, o una indicación de que los materiales son materiales radioactivos en forma especial o materiales radiactivos de baja dispersión. Para la forma química es aceptable una descripción química genérica;
- .3 La actividad máxima del contenido radiactivo durante el transporte expresada en becquerelios (Bq) con el prefijo apropiado del símbolo SI (véase 1.2.2.1). Si se trata de sustancias fisionables, puede utilizarse, en lugar de la actividad, la masa de sustancia fisionable en gramos (g) o en sus múltiplos adecuados;
- .4 La categoría del bulto, es decir, I- BLANCA, II-AMARILLA, III-AMARILLA;
- .5 El índice de transporte (sólo en el caso de las categorías II-AMARILLA y III-AMARILLA);
- .6 Si se trata de remesas que incluyan sustancias fisionables distintas de las remesas exceptuadas en virtud de 6.4.11.2, el índice de seguridad con respecto a la criticidad;
- .7 La marca de identificación correspondiente a cada certificado de aprobación de la autoridad competente (materiales radiactivos en forma especial, materiales radiactivos de baja dispersión, arreglos especiales, diseño del bulto, o expedición) aplicable a la remesa;
- .8 Si se trata de remesas de más de un bulto, la información que se prescribe en 5.4.1.4.1.1 a .3 y en 5.4.1.5.7.1 a .7 deberá figurar en cada uno de ellos. Para los bultos en un sobreembalaje/sobreenvase, en un contenedor o en un medio de transporte, deberá figurar una exposición detallada del contenido de cada

bulto incluido en el interior del sobreembalaje/sobreenvase, contenedor o medio de transporte y, cuando proceda, de cada sobreembalaje/envase, contenedor o medio de transporte. Si los bultos se van a retirar del sobreembalaje/sobreenvase, del contenedor o del medio de transporte en un punto de descarga intermedio, deberá disponerse de la documentación de transporte adecuada;

- .9 Cuando sea necesario expedir una remesa según la modalidad de uso exclusivo, la indicación “EXPEDICIÓN EN LA MODALIDAD DE USO EXCLUSIVO”; y
- .10 Si se trata de BAE-II, BAE-III, OCS-I y OCS-II, la actividad total de la remesa como múltiplo de A_2 .

5.4.1.5.7.2

En los documentos de transporte se incluirá una declaración relativa a las medidas que, si hubiere lugar, debe adoptar el transportista. Esta declaración irá redactada en los idiomas que el transportista o las autoridades interesadas estimen necesarios y deberá comprender, como mínimo, los siguientes puntos:

- .1 Los requisitos suplementarios relativos a la carga, estiba, transporte, manipulación y descarga del bulto, sobreembalaje/envase o contenedor, incluidas cualesquiera disposiciones especiales relativas a la estiba, con miras a la disipación del calor en condiciones de seguridad (véase 7.1.14.4), o bien, una declaración de que no es necesario ninguno de estos requisitos;
- .2 Cualquier restricción que afecte a las modalidades de transporte o a los medios de transporte y, si fueran necesarias, instrucciones sobre la ruta a seguir;
- .3 Medidas adecuadas a adoptar para la remesa en caso de emergencia.

5.4.1.5.7.3

Cuando el transporte internacional de bultos requiera la aprobación del diseño de éstos o de la expedición por la autoridad competente, y los tipos aprobados difieran según los países, el N° ONU y el nombre de expedición exigidos en 5.4.1.4.1 deberán ser conformes con el certificado del país de origen del modelo.

5.4.1.5.7.4

No es necesario que los pertinentes certificados de las autoridades competentes acompañen a la remesa a que se refieren. El remitente deberá estar dispuesto a facilitarlos a

los transportistas antes de la carga o de la descarga.

5.4.1.5.8

Aerosoles

Cuando la capacidad del aerosol sea superior a 1 000ml, el documento de transporte deberá llevar una declaración al respecto.

5.4.1.5.9

Explosivos

En cada remesa de mercancías de la Clase 1 se incluirá la siguiente información, según proceda:

- .1 Se han incluido entradas correspondientes a “SUSTANCIAS EXPLOSIVAS, N.E.P.”, “ARTÍCULOS EXPLOSIVOS, N.E.P.”, y “COMPONENTES DE TREN EXPLOSIVO, N.E.P.”. Cuando no exista una denominación concreta, la autoridad competente del país de origen deberá utilizar la denominación que sea adecuada a la división de riesgo y al grupo de compatibilidad. El documento de transporte deberá incluir la siguiente declaración: “El transporte efectuado con esta denominación ha sido aprobado por la autoridad competente de...”, seguida de las letras distintivas del Estado para los vehículos a motor en el tráfico internacional del país de la autoridad competente.
- .2 El transporte de sustancias explosivas para las cuales se especifique en su entrada correspondiente un contenido mínimo de agua o flemador se prohibirá cuando ese contenido de agua o de flemador sea inferior al mínimo especificado. Tales sustancias sólo deberán transportarse con la autorización especial de la autoridad competente del país de origen. El documento de transporte deberá incluir la siguiente declaración: “El transporte efectuado con esta denominación ha sido aprobado por la autoridad competente de...”, seguida de las letras distintivas del Estado para los vehículos a motor en el tráfico internacional del país de la autoridad competente.
- .3 Cuando se embalen o envasen sustancias o artículos explosivos “conforme a lo aprobado por la autoridad competente”, en el documento de transporte se deberá consignar la declaración: “Embalaje/envase aprobado por la autoridad competente de...” seguida de las letras distintivas del Estado para los vehículos a motor en el tráfico internacional del país de la autoridad competente.
- .4 Existen algunos riesgos que no están indicados por la división de riesgo ni por el grupo de compatibilidad de una sustancia. El expedidor deberá señalar todos

los riesgos de este tipo en la documentación de mercancías peligrosas.

5.4.1.5.10 *Sustancias viscosas*

Cuando las sustancias viscosas se transporten de conformidad con lo dispuesto en 2.3.2.5, el documento de transporte deberá llevar la siguiente declaración al respecto: “Transporte conforme a lo dispuesto en el párrafo 2.3.2.5 del Código IMDG”.

5.4.1.5.11 *Disposiciones relativas a segregación*

5.4.1.5.11.1 Para las sustancias, mezclas, soluciones o preparados expedidos como entradas con la denominación N.E.P. no incluidas en los grupos de segregación que figuran en el párrafo 3.1.4.4 pero que, según el expedidor, pertenecen a uno de estos grupos (véase 3.1.4.2), en el documento de transporte deberá constar el grupo de segregación apropiado[?].

5.4.1.5.11.2 Cuando se carguen sustancias juntas en una unidad de transporte de conformidad con lo dispuesto en 7.2.1.13.1.2, se incluirá la siguiente declaración en el documento de transporte: “Transporte de conformidad con 7.2.1.13.1.2 del Código IMDG”.

5.4.1.5.11.3 Cuando los ácidos y los álcalis de la Clase 8 se transporten en la misma unidad de transporte, ya sea en el mismo embalaje/envase o no, de conformidad con lo dispuesto en 7.2.1.13.2, se incluirá la siguiente declaración en el documento de transporte: “Transporte de conformidad con 7.2.1.13.2 del Código IMDG”.

5.4.1.5.12 *Transporte de mercancías peligrosas sólidas en contenedores para graneles*

En el caso de los contenedores para graneles distintos de los destinados a mercancías en general, figurará la indicación siguiente en el documento de transporte (véase 6.9.4.6):

“Contenedores para graneles BK(x) aprobado por la autoridad competente de ...”.

5.4.1.6 *Certificación*

5.4.1.6.1 El documento de transporte de mercancías peligrosas incluirá un certificado o una declaración en que se manifieste que la remesa puede ser aceptada para el

[?] Se admite que el grupo de segregación no es aplicable en todos los casos, por lo que es posible que no aparezca en el documento de transporte.

transporte y que las mercancías están debidamente embaladas/envasadas, marcadas y etiquetadas, y en condiciones adecuadas para su transporte de conformidad con la reglamentación aplicable. La declaración estará redactada así:

“Por la presente declaro que el contenido de esta remesa está descrito más arriba de forma completa y exacta con el nombre de expedición correcto, y está correctamente clasificado embalado/envasado, marcado y etiquetado/rotulado, y en todos los aspectos en condiciones adecuadas para su transporte de conformidad con los reglamentos internacionales y nacionales aplicables.”

El certificado deberá ser firmado y fechado por el remitente. Quedarán autorizadas las firmas en facsímil, siempre que la validez de éstas esté reconocida por la legislación aplicable.

5.4.1.6.2

Si la documentación de mercancías peligrosas se presenta al transportista según técnicas de transmisión de tratamiento electrónico de datos (TED) o intercambio electrónico de datos (IED), las firmas pueden estar reemplazadas por los nombres (en mayúsculas) de las personas autorizadas para firmar.

5.4.2

Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo

5.4.2.1

Cuando se arrumen o carguen mercancías peligrosas en un contenedor² o vehículo, las personas encargadas de arrumar la carga en el contenedor o vehículo deberán extender un “certificado de arrumazón del contenedor/vehículo” en el que se especifique el número de identificación del contenedor/vehículo y se certifique que la operación se ha llevado a cabo de conformidad con las condiciones siguientes:

- .1 El contenedor/vehículo está limpio y seco y aparentemente en condiciones de recibir las mercancías;
- .2 Los bultos que deben segregarse de conformidad con las prescripciones de separación aplicables no han sido arrumados juntos en el contenedor/vehículo (a menos que se cuente con la correspondiente aprobación de la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en 7.2.2.3);

² Véase la definición de “contenedor” en 1.2.1.

- .3 Todos los bultos han sido examinados exteriormente para descubrir posibles daños, y sólo han sido cargados los bultos en buen estado;
- .4 Los bidones se han estibado en posición vertical, a menos que de otro modo lo autorice la autoridad competente, y todas las mercancías han sido cargadas de modo correcto y, de ser necesario, han sido debidamente aseguradas con material de sujeción apropiado, habida cuenta del modo o de los modos[†] de transporte previstos;
- .5 Las mercancías cargadas a granel se han repartido de modo uniforme en el contenedor/vehículo;
- .6 Si las remesas incluyen mercancías de la Clase 1 distintas de las de la división 1.4, el contenedor/vehículo se encuentra en buen estado estructural de conformidad con el párrafo 7.4.6;
- .7 El contenedor/vehículo y los bultos que contiene están debidamente marcados, etiquetados y rotulados, como corresponde;
- .8 Cuando con fines de refrigeración se utiliza dióxido de carbono sólido (CO₂-hielo seco), en el exterior del contenedor/vehículo se pondrá una marca o etiqueta en lugar bien visible, por ejemplo en el extremo de la puerta, con las palabras: “PELIGROSO CONTIENE CO₂ (HIELO SECO) VENTÍLESE BIEN ANTES DE ENTRAR”; y
- .9 Se ha recibido un documento de transporte de mercancías peligrosas, como se indica en 5.4.1, para cada remesa de mercancías peligrosas cargada en el contenedor/vehículo.

Nota: el certificado de arrumazón del contenedor/vehículo no es obligatorio para las cisternas portátiles.

5.4.2.2

La información requerida en el documento de transporte de mercancías peligrosas y la del certificado de arrumazón del contenedor/vehículo puede incorporarse en un documento único; de otro modo, puede ser conveniente unir un documento al otro. Si toda la información se incorpora en un documento único, éste deberá incluir una declaración firmada que diga, por ejemplo: “Por la presente se declara que la arrumazón de las mercancías en el contenedor/vehículo se ha realizado de acuerdo con las

[†] Véanse las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte.

disposiciones aplicables”. La declaración estará fechada, y en ella se identificará a la persona que la firme.

5.4.3 Documentación exigida a bordo

5.4.3.1 Todo buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes del mar llevará una lista especial o un manifiesto* que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 4.5 del capítulo VII del Convenio SOLAS, 1974, enmendado, y en la regla 4 3) del Anexo III del MARPOL 73/78, indique las mercancías peligrosas y los contaminantes del mar y su emplazamiento a bordo. En lugar de dicha lista o manifiesto, cabrá utilizarse un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas y todos los contaminantes del mar, así como su emplazamiento a bordo. Esta lista o este manifiesto de mercancías peligrosas y contaminantes del mar se cumplimentará con arreglo a los documentos y certificados exigidos en el presente Código y habrá de incluir, al menos, además de la información indicada en 5.4.1.4 y 5.4.1.5, el emplazamiento de estiba y la cantidad total de esas mercancías peligrosas y contaminantes del mar. Antes de la partida, se entregará una copia de uno de estos documentos a la persona o a la organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.

5.4.3.2 Información relativa a la adopción de medidas en caso de emergencia

5.4.3.2.1 Para el envío de mercancías peligrosas respecto de las cuales se requiera un documento de transporte en el presente Código, la información pertinente estará accesible inmediatamente y en todo momento, a fin de permitir la adopción de las medidas de emergencia necesarias en caso de accidentes o sucesos relacionados con las mercancías peligrosas transportadas. Dicha información podrá ser consultada lejos de los bultos que contengan las mercancías peligrosas, y estará inmediatamente accesible en caso de accidente o suceso. A tal efecto deben preverse:

- .1 entradas apropiadas en la lista especial, manifiesto o declaración de mercancías peligrosas; o
- .2 un documento separado como, por ejemplo, una ficha de datos de seguridad; o
- .3 un documento separado, como los Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (FEm), que se utilizarán junto con el documento de transporte, y la Guía de primeros

* Se podrá utilizar la circular FAL.2/Circ.51/Rev.1 con este fin.

auxilios en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA).

5.4.4 Información y documentación adicionales exigidas

5.4.4.1 En ciertos casos pueden exigirse certificados especiales u otros documentos, como:

- .1 un certificado de intemperización, según se exija en las entradas correspondientes de la Lista de mercancías peligrosas;
- .2 un certificado que exima a una sustancia, un material o un artículo del cumplimiento de las disposiciones del Código IMDG (por ejemplo, véanse las entradas correspondientes al carbón vegetal, la harina de pescado, la torta de semilla);
- .3 una declaración de la autoridad competente del país de origen en la que conste que se aprueban la clasificación y las condiciones de transporte, cuando se trate de nuevas sustancias que reaccionan espontáneamente, nuevos peróxidos orgánicos o preparados nuevos de sustancias que reaccionan espontáneamente y de peróxidos orgánicos existentes.

5.4.4.2 Unidades fumigadas

El documento de transporte de una unidad fumigada especificará el tipo y la cantidad de producto fumigante utilizado y la fecha y la hora en que fue sometida al tratamiento de fumigación. Asimismo, se darán instrucciones para la eliminación de todo residuo de fumigante, incluidos, si se han utilizado, los aparatos de fumigación utilizados.

5.4.5 Impreso para el transporte multimodal de mercancías peligrosas

5.4.5.1 Este impreso satisface las prescripciones de la regla 4 del capítulo VII del Convenio SOLAS 74, de la regla 4 del Anexo III del MARPOL 73/78 y las disposiciones del presente capítulo. Es obligatorio facilitar la información exigida en este capítulo, si bien no es necesario utilizar el mismo formato.

IMPRESO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Este impreso podrá utilizarse como declaración de mercancías peligrosas dado que se ajusta a lo prescrito en la regla 4 del capítulo VII del Convenio SOLAS 74 y en la regla 4 del Anexo III del MARPOL 73/78

1 Expedidor/consignador o cargador/remite		2 Número del documento de transporte	
		3 Página 1 de páginas	4 Referencia del expedidor
			5 Referencia del transitario de la carga
6 Consignatario		7 Porteador o transportista (debe cumplimentarlo él mismo)	
		DECLARACIÓN DEL EXPEDIDOR Por la presente se declara que el nombre de expedición abajo indicado describe con exactitud el contenido de esta remesa, que los bultos han sido clasificados, embalados/ envasados, marcados y etiquetados/rotulados, y que tales bultos están, en todos los aspectos, en las debidas condiciones para su transporte de conformidad con lo dispuesto en reglamentaciones gubernamentales nacionales o internacionales aplicables.	
8 Esta expedición se ajusta a las restricciones impuestas para: (táchese lo que no proceda)		9 Información adicional sobre manipulación	
AERONAVES DE PASAJE Y CARGA		AERONAVES SÓLO DE CARGA	
10 Buque/vuelo N° y fecha	11 Puerto/lugar de carga		
12 Puerto/lugar de descarga	13 Destino		
14 Marcas de transporte	* Número y tipo de bultos: descripción de las mercancías	Masa bruta (kg)	Masa neta (kg)
			Volumen (m ³)
15 Número de identificación del contenedor/número de matrícula del vehículo		16 Número(s) del (de los) precinto(s)	17 Tipo y dimensiones del contenedor/vehículo
			18 Tara (kg)
			19 Masa bruta total (tara incluida) (kg)
CERTIFICADO DE ARRUMAZÓN DEL CONTENEDOR/VEHÍCULO Declaro que las mercancías descritas anteriormente han sido arrumadas/cargadas en el contenedor/vehículo de conformidad con las disposiciones aplicables. POR CADA CARGA DEL CONTENEDOR/VEHÍCULO LA PERSONA RESPONSABLE DE LA ARRUMAZÓN/CARGA HA DE CUMPLIMENTAR Y FIRMAR ESTA SECCIÓN		21 RECIBO DE LA ORGANIZACIÓN RECEPTORA Se ha recibido el número arriba indicado de bultos/recipientes/ramolques, que parecen estar en buen estado. (En caso contrario, indíquese en este espacio): OBSERVACIONES DE LA ORGANIZACIÓN RECEPTORA:	
20 Nombre de la compañía		Nombre del transportista por carretera	
		N° de matrícula del vehículo	
Nombre/cargo del declarante		Firma y fecha	
Lugar y fecha			
Firma del declarante		FIRMA DEL CONDUCTOR	
		22 Nombre de la compañía (O DEL EXPEDIDOR QUE HACE LA NOTA)	
		Nombre/cargo del declarante	
		Lugar y fecha	
		Firma del declarante	

* **MERCANCÍAS PELIGROSAS:**
 Habrá que especificar: N° ONU, nombre de expedición, clase de riesgo, grupo de empaquetamiento/embalaje (cuando se asigne), contaminante del mar y, además, cumplir todas las prescripciones de carácter obligatorio que sean aplicables en virtud de reglamentaciones gubernamentales nacionales e internacionales. A los efectos del Código IMDG, véase 5.4.1.4.

1 Expedidor/consignador o cargador/remite	2 Número del documento de transporte	
	3 Página de páginas	4 Referencia del expedidor
		5 Referencia del transitario de la carga
14 Marcas de transporte * Número y tipo de bultos: descripción de las mercancías... Masa bruta (kg) ... Masa neta (kg) ... Volumen (m ³) ...		

A

Aspectos de documentación del transporte internacional de mercancías peligrosas

Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo

La persona que firma la casilla 20 del Impreso deberá ser la que dirija la operación en el contenedor/vehículo.

Se certifica que:

El contenedor/vehículo estaba limpio, seco y aparentemente en condiciones de recibir mercancías.

Si las remesas incluyen mercancías de la Clase 1, excepto las de la división 1.4, el contenedor es estructuralmente utilizable.

No se han arrumado juntas en el contenedor/vehículo mercancías incompatibles entre sí, a menos que se cuente con autorización especial de la autoridad competente.

Todos los bultos fueron examinados exteriormente por si estaban deteriorados y sólo se arrumaron bultos en buen estado.

Los bidones han sido estibados en posición vertical, a menos que de otro modo lo autorice la autoridad competente.

Todos los bultos han sido correctamente arrumados y afianzados en el contenedor/vehículo.

Si se transportan materias en embalajes/envases para granel la carga ha sido repartida de modo uniforme en el contenedor/vehículo.

Los bultos y el contenedor/vehículo llevan las marcas, etiquetas y rótulos adecuados. Se ha quitado toda marca, etiqueta y rótulo inaplicables.

Si se utiliza dióxido de carbono sólido (CO₂ - hielo seco) con fines de refrigeración, el vehículo o el contenedor lleva en un lugar bien visible, por ejemplo en el exterior de la pared en la que está su puerta, la debida marca o etiqueta que diga lo siguiente: PELIGROSO, CONTIENE CO₂ (HIELO SECO) - VENTÍLESE BIEN ANTES DE ENTRAR.

Cuando se utilice este impreso de mercancías peligrosas únicamente como certificado de arrumazón del contenedor/vehículo, no como documento de transporte combinado, deberá haberse expedido/recibido una declaración de mercancías peligrosas firmada por el expedidor o proveedor que cubra cada remesa de mercancías peligrosas arrumada en el contenedor.

Nota: no se requiere el certificado de arrumazón del contenedor para las cisternas.

APÉNDICE 5
CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVAR LOS
BUQUES

(Observación: todos los certificados que se lleven a bordo han de ser los originales)

1 Todos los buques

Certificado internacional de arqueo (1969)

Se expedirá un Certificado internacional de arqueo (1969) a todo buque cuyos arqueos bruto y neto hayan sido determinados conforme a las disposiciones del Convenio.

Referencia

Convenio de Arqueo,
artículo 7

Certificado internacional de francobordo

A todo buque que haya sido visitado y marcado de conformidad con el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o con el Convenio modificado por su Protocolo de 1988, según proceda, le será expedido un Certificado internacional de francobordo, en virtud de las disposiciones del Convenio.

Convenio de Líneas de
Carga,
artículo 16;

Protocolo de 1988
relativo al Convenio de
Líneas de Carga,
artículo 18

Certificado internacional de exención relativo al francobordo

A todo buque al que se haya concedido una exención en virtud de las disposiciones del artículo 6 del Convenio de Líneas de Carga, o del Convenio modificado por su Protocolo de 1988, según proceda, le será expedido un Certificado internacional de exención relativo al francobordo.

Convenio de Líneas de
Carga,
artículo 6;

Protocolo de 1988
relativo al Convenio de
Líneas de Carga,
artículo 18

Cuadernillo de estabilidad sin avería

Todo buque de pasaje, sean cuales fueren sus dimensiones, y todo buque de carga de eslora igual o superior a 24 m, será sometido al término de su construcción, a una prueba para determinar los elementos de su estabilidad. Se facilitará al capitán un cuadernillo de estabilidad con toda la información necesaria que le permita de modo rápido y sencillo disponer de una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en diversas condiciones de carga. Cuando se trate de graneleros, la información que debe figurar en el cuadernillo de granelero podrá incluirse en el cuadernillo de estabilidad.

SOLAS 1974,

reglas II-1/22

y II-1/25-8;

Protocolo de 1988
relativo al Convenio de
Líneas de Carga,
regla 10

- Planos y cuadernillos de lucha contra averías*
En los buques de pasaje y en los buques de carga habrá, expuestos de modo permanente, planos que indiquen claramente para cada cubierta y bodega los límites de los compartimientos estancos, sus aberturas y respectivos medios de cierre con la posición de sus correspondientes mandos, así como los medios para corregir cualquier escora producida por inundación. Además se facilitarán a todos los oficiales del buque cuadernillos que contengan la mencionada información.
- SOLAS 1974.
reglas II-1/23,
23-1, 25-8;
MSC/Circ. 919
- Documento relativo a la dotación mínima de seguridad*
A todo buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo I del Convenio se le entregará un documento adecuado, o su equivalente, relativo a la dotación de seguridad, expedido por la Administración como prueba de que lleva la dotación mínima de seguridad.
- SOLAS 1974
(enmiendas de 2000),
regla V/14.2
- Manual de formación de seguridad contra incendios*
El manual de formación estará escrito en el idioma de trabajo del buque y habrá uno en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación. El manual incluirá las instrucciones y la información exigidas en la regla II-2/15.2.3.4. Parte de esta información se podrá proporcionar con medios audiovisuales en vez de con el manual.
- SOLAS 1974
(enmiendas de 2000),
regla II-2/15.2.3
- Plano/folleto de lucha contra incendios*
Habrá expuestos permanentemente, para orientación de los oficiales, planos de disposición general que muestren claramente respecto de cada cubierta los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios y detalles acerca de los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios, los dispositivos extintores etc. En lugar de esto, si la Administración lo juzga oportuno, los pormenores que anteceden podrán figurar en un folleto, del que se facilitará un ejemplar a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio que se introduzca se anotará en ellos tan pronto como sea posible. Se guardará permanentemente un duplicado de los planos de lucha contra incendios o un folleto que contenga dichos planos en un estuche estanco a la intemperie fácilmente identificable, situado fuera
- SOLAS 1974
(enmiendas de 2000),
regla II-2/15.2.4

de la caseta, para ayuda del personal de tierra encargado de la lucha contra incendios.

Formación y registro de ejercicios a bordo

Los ejercicios de lucha contra incendios se realizarán y registrarán de conformidad con lo dispuesto en las reglas III/19.3 y III/19.5.

SOLAS 1974

(enmiendas de 2000),
regla II-2/15.2.2.5

Manuales de seguridad contra incendios

El manual de seguridad contra incendios incluirá la información y las instrucciones necesarias para la explotación del buque y la manipulación de la carga sin riesgos en relación con la seguridad contra incendios. El manual estará escrito en el idioma de trabajo del buque y habrá uno en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación. Este manual puede combinarse con los manuales de formación de seguridad contra incendios prescritos en la regla II-2/15.2.3.

SOLAS 1974

(enmiendas de 2000),
regla II-2/16.2

Títulos de capitán, oficial o marinero

Se expedirán título de capitán, oficial o marinero a los aspirantes que, de acuerdo con criterios que la Administración juzgue satisfactorios, reúnan los requisitos necesarios en cuanto a periodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes de conformidad con lo dispuesto en el Código de Formación adjunto al anexo del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. Los modelos de título figuran en la sección A-I/2 del Código de Formación. Los títulos deberán estar disponibles en su forma original a bordo del buque en el que el titular esté prestando servicio.

Convenio de Formación
1978,

artículo VI, regla I/2;
Código de Formación,
sección A-I/2

Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos

A todo petrolero cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 150 y demás buques de arqueado bruto igual o superior a 400 que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio MARPOL 73/78 se les expedirá, una vez reconocidos de acuerdo con las disposiciones de la regla 4 del Anexo I del MARPOL 73/78, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. El certificado irá acompañado de un Registro de construcción y equipo de buques no petroleros (modelo A) o un Registro de construcción y equipo de petroleros

MARPOL 73/78

Anexo I, regla 5

(modelo B), según proceda.

Libro registro de hidrocarburos

Todo petrolero cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 150, y cualquier otro buque de arqueado bruto igual o superior a 400 que no sea petrolero, llevará a bordo un Libro registro de hidrocarburos, parte I (operaciones en los espacios de máquinas). Todo petrolero cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 150 llevará también un Libro registro de hidrocarburos, parte II (operaciones de carga/lastrado).

MARPOL 73/78
Anexo I, regla 20

Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

Todo petrolero de arqueado bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 400 llevará a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración.

MARPOL 73/78
Anexo I, regla 26

Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias

A todo buque que cumpla las disposiciones del Anexo IV del MARPOL 73/78 y realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, una vez realizado un reconocimiento inicial o de renovación de acuerdo con las disposiciones de la regla 4 de dicho anexo, se les expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.

MARPOL 73/78
Anexo IV, regla 5;
MEPC/Circ. 408

Plan de gestión de basuras

Todo buque de arqueado bruto igual o superior a 400 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir.

MARPOL 73/78,
Anexo V, regla 9

Libro registro de basuras

Todo buque de arqueado bruto igual o superior a 400 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, y toda plataforma fija o flotante empleada en la exploración y explotación de los fondos marinos, llevarán un Libro registro de basuras.

MARPOL 73/78,
Anexo V, regla 9

Sistema registrador de datos de la travesía – Documento de cumplimiento

El sistema registrador de datos de la travesía,

SOLAS 1974,
regla V/18.8

incluidos todos los sensores, se someterá a una prueba anual de funcionamiento. Dicha prueba se realizará en una instalación de prueba o servicio a fin de verificar la precisión, duración y posibilidad de recuperación de los datos registrados. Además se llevarán a cabo pruebas e inspecciones para determinar el estado de servicio de todas las envueltas protectoras y todos los dispositivos instalados para ayudar a localizar el registrador. Se conservará a bordo del buque una copia del certificado de cumplimiento expedido por la instalación de prueba en la que se indique la fecha de cumplimiento y las normas de funcionamiento aplicables.

Manual de sujeción de la carga

Todas las cargas que no sean cargas sólidas o líquidas a granel, las unidades de carga y las unidades de transporte, se cargarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.41, la sujeción de tales cargas, unidades de carga y unidades de transporte de conformidad con el Manual de sujeción de la carga, se efectuará antes de que el buque salga del muelle. Todos los tipos de buques dedicados al transporte de cargas que no sean de sólidos o líquidos a granel deben llevar un Manual de sujeción de la carga, cuyas normas serán como mínimo equivalentes a las de las directrices elaboradas por la Organización.

Solas 1974

(enmiendas de 2002),
reglas VI/5.6 y VII/5;
MSC/Circ. 745

Documento de cumplimiento

Se expedirá un documento de cumplimiento a cada compañía que cumpla las prescripciones del Código IGS. Se conservará a bordo una copia de dicho documento.

SOLAS 1974,
regla IX/4;
Código IGS,
párrafo 13

Certificado de gestión de la seguridad

La Administración o una organización reconocida por ella expedirá a cada buque un Certificado de gestión de la seguridad. Antes de expedir dicho certificado, la Administración o la organización reconocida por ella verificará que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.

SOLAS 1974,
regla IX/4;
Código IGS,
párrafo 13

Certificado internacional de protección del buque o Certificado internacional de protección del buque provisional

La Administración o una organización reconocida por ella expedirá a cada buque un certificado

SOLAS 1974
(enmiendas de 2002),
regla XI-2/9.1.1;
Parte A del Código
PBIP, sección 19 y

internacional de protección del buque para verificar que éste cumple las disposiciones de protección marítima del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP. En virtud de lo dispuesto en la parte A, sección 19.4, del Código PBIP se puede expedir un Certificado provisional.

Plan de protección del buque y registros conexos SOLAS 1974
 Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la parte A del Código PBIP. Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque, (enmiendas de 2002), regla XI-2/9 Parte A del Código PBIP, secciones 9 y 10

- .1 formación, ejercicios y prácticas;
- .2 amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;
- .3 fallos en la protección;
- .4 cambios en el nivel de protección;
- .5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;
- .6 auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;
- .7 revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;
- .8 revisión periódica del plan de protección del buque;
- .9 implantación de las enmiendas al plan; y
- .10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.

Registro sinóptico continuo SOLAS 1974
 Todos los buques a los que se aplica el capítulo I del Convenio deberán disponer de un registro sinóptico continuo. Este registro proporciona a bordo un historial del buque referido a la información contenida en él. (enmiendas de 2002), regla XI-1/5

2 Además de los certificados enumerados en la sección 1 *supra*, los buques de pasaje deberán llevar lo siguiente:

<p><i>Certificado de seguridad para buque de pasaje</i>[*] A todo buque de pasaje que cumpla las prescripciones de los capítulos II-1, II-2, III y IV y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS de 1974 se le expedirá, tras la inspección y el reconocimiento correspondiente, un Certificado de seguridad para buque de pasaje. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo P).</p>	<p>SOLAS 1974, regla I/12 modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12 (enmiendas de 2000), apéndice</p>
<p><i>Certificado de exención</i>[†] Cuando a un buque le sea concedida una exención acorde con lo dispuesto en el Convenio SOLAS 1974 se le expedirá un Certificado de exención, además de los certificados enumerados supra.</p>	<p>SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12</p>
<p><i>Certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales, Certificado para buques de pasaje en tráficos especiales (espacios habitables).</i> Se expedirá un certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales, en virtud de las disposiciones del Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971.</p>	<p>Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971, regla 5</p>
<p>Se expedirá un Certificado para buques de pasaje en tráficos especiales (espacios habitables) en virtud de las disposiciones del Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973.</p>	<p>Protocolo sobre espacios habitables, 1973, regla 5</p>
<p><i>Plan de colaboración sobre búsqueda y salvamento</i> Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I del Convenio tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia.</p>	<p>SOLAS 1974 (enmiendas de 2000), regla V/7.3</p>
<p><i>Lista de las limitaciones operacionales</i> los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I del Convenio conservarán a bordo una lista de todas las limitaciones operacionales, que comprenderá las exenciones de cualesquiera de las reglas del SOLAS, restricciones relativas a las zonas de operaciones, restricciones meteorológicas, restricciones relativas al estado de la mar, restricciones relativas a la carga autorizada, el asiento, la velocidad y cualquier otra limitación, ya sea impuesta por la Administración o</p>	<p>SOLAS 1974 (enmiendas de 2000), regla V/30</p>

* El modelo del Certificado y del Inventario del equipo se encuentran en las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 referentes al SMSSM.

† Las circulares SLS.14/Circ.115 y SLS.14/Circ.115/Add.1 se refieren a la expedición de los certificados de exención.

establecida durante las fases de proyecto o de construcción del buque.

Sistema de apoyo para la toma de decisiones por el capitán SOLAS 1974, regla III/29

En el puente de navegación de todos los buques de pasaje deberá haber un sistema de apoyo para la toma de decisiones en casos de emergencia.

3 Además de los certificados enumerados en la sección 1 de la presente lista, los buques de carga deberán llevar lo siguiente:

Certificado de seguridad de construcción para buque de carga? SOLAS 1974, regla I/12, modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12

A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que, sometido a reconocimiento, satisfaga lo estipulado a este fin para buques de carga en la regla 10 del capítulo I del Convenio SOLAS 1974, además de las prescripciones aplicables de los capítulos II-1 y II-2, sin que entren aquí las relativas a los dispositivos de extinción de incendios y a los planos de lucha contra incendios, se le expedirá un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

Certificado de seguridad del equipo para buque de carga? SOLAS 1974, regla I/12, modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12 (enmiendas de 2000), apéndice

A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2 y III y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo E).

*Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga** SOLAS 1974, regla I/12, modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12

A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 con una instalación radioeléctrica, incluidas las que se utilizan en los dispositivos de salvamento, que cumpla las prescripciones de los capítulos III y IV y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque

² El modelo del Certificado se encuentra en las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 referentes al SMSSM.

de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo R).

Certificado de seguridad para buque de carga

A todo buque de carga que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988, se le podrá expedir, tras un reconocimiento, un Certificado de seguridad para buque de carga, en lugar de los certificados de seguridad para buques de carga indicados supra. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un Inventario del equipo (modelo C).

Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12 (enmiendas de 2000), apéndice

Certificado de exención[†]

Cuando a un buque le sea concedida una exención en virtud de lo dispuesto en el Convenio SOLAS 1974 se le expedirá un Certificado de exención, además de los certificados enumerados supra.

SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS 1974, regla I/12

Documento de autorización para el transporte de grano

A todo buque cargado de conformidad con las reglas del Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel le será expedido un documento de autorización, ya sea por la Administración o por una organización reconocida por ésta, ya sea por un Gobierno Contratante en nombre de la Administración. Este documento acompañará o se incorporará al manual de carga de grano facilitado para que el capitán pueda cumplir las prescripciones de estabilidad del Código.

SOLAS 1974, regla VI/9; Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel, sección 3

Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

A cada buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga se le expedirá un certificado que dé fe de que existe un seguro u otra garantía financiera vigente. Este documento será expedido o certificado por la autoridad competente del Estado de matrícula del buque, después de comprobar que se han cumplido los requisitos del párrafo 1 del artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil.

Convenio de Responsabilidad Civil 1969, artículo VII

[†] Las circulares SLS.14/Circ. 115 y SLS.14/Circ. 115/Add.1 se refieren a la expedición de certificados de exención.

Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos Convenio de Responsabilidad Civil 1992, artículo VII

A cada buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, tras haber establecido la autoridad competente de un Estado Contratante que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el artículo VII, párrafo 1, del Convenio. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Contratante, extenderá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; por lo que respecta a un buque que no esté matriculado en un Estado Contratante lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Contratante.

Archivo de informes sobre reconocimientos del programa mejorado SOLAS 1974 (enmiendas de 2002),

Los graneleros y los petroleros tendrán un archivo de informes sobre reconocimientos y documentos complementarios que se ajusten a lo dispuesto en los párrafos 6.2 y 6.3 de los anexos A y B de la resolución A.744 (18): Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de granelero y petroleros.

regla XI-1/2; resolución A. 744 (18)

Libro registro del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre MARPOL 73/78 Anexo I, regla 15 3) a)

A reserva de lo dispuesto en los párrafos 4, 5, 6 y 7 de la regla 15 del Anexo I del MARPOL 73/78, todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 llevará un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo de la descarga en litros por milla marina y la cantidad total descargada, o el contenido de hidrocarburos y régimen de descarga. Este registro indicará la fecha y la hora, y su información se conservará durante tres años por lo menos.

Información de la carga

El expedidor facilitará al capitán o a su representante información apropiada, que se confirmará por escrito, sobre la carga con tiempo

SOLAS 1974, reglas VI/2 y XII/10; MSC/Circ. 663

suficiente antes del embarque. En el caso de los graneleros, se deberá indicar la densidad de la carga en la información *supra*.

Cuadernillo de granelero

Para que el capitán pueda evitar que la estructura del buque sufra esfuerzos excesivos, se llevará a bordo el cuadernillo a que se hace referencia en la regla VI/7.2 del Convenio SOLAS. El cuadernillo será refrendado por la Administración, o en su nombre, de manera que indique que se cumplen las reglas 4), 5), 6) y 7) del capítulo XII del Convenio SOLAS, según proceda. Como alternativa a dicho cuadernillo separado la información requerida podrá figurar en el cuadernillo de estabilidad sin avería.

SOLAS 1974,
reglas VI/7 y XII/8;
Código de prácticas
para la seguridad de
las operaciones de
carga y descarga de
graneleros

Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio

A todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio de acuerdo con lo dispuesto en la regla 13 10) del anexo I del MARPOL 73/78 se le proveerá de un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, en el que se detallen el sistema y los procedimientos operacionales. Este Manual, que necesitará ser juzgado satisfactorio por la Administración, contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 de la regla 13A del Anexo I del MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78
Anexo I, regla 13^a

Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos

A todo petrolero que opere con sistemas de lavado con crudos se le proveerá de un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado en el que se detallen el sistema y el equipo y se especifiquen los procedimientos operacionales. Este Manual, que deberá ser satisfactorio a juicio de la Administración, contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 de la regla 13B del Anexo I del MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78,
Anexo I, regla 13B

Plan de evaluación del estado del buque (CAS): MARPOL 73/78,
Declaración de cumplimiento Anexo I
 La Administración expedirá una declaración de cumplimiento a todo petrolero que haya sido objeto de reconocimiento de conformidad con las prescripciones del plan de evaluación del estado del buque (CAS) (resolución MEPC.94(46), enmendada) y cumpla lo dispuesto en dichas prescripciones. También se llevará a bordo, junto con la declaración de cumplimiento, una copia del informe final del CAS que la Administración haya examinado para expedir la declaración de cumplimiento y una copia del registro del examen. (enmiendas de 2001, resolución MEPC.95(46), regla 13G); resolución MEPC.94(46)

Manual de operaciones de cargas hidrostáticamente equilibradas MARPOL 73/78, Anexo I (enmiendas de 2001, resolución MERC.95(46), regla 13G)
 A todo petrolero que en cumplimiento de lo dispuesto en la regla 13G 6) b) opere con carga hidrostáticamente equilibradas se le facilitará un manual de operaciones de acuerdo con la resolución MEPC.64(36).

Manual de operaciones de los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos MARPOL 73/78, Anexo I, regla 15 3) c)
 A todo petrolero con un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se le facilitarán instrucciones relativas al funcionamiento del sistema de conformidad con un manual de operaciones aprobado por la Administración.

Información sobre compartimentado y estabilidad MARPOL 73/78, Anexo I, regla 25
 A todo petrolero al que se aplique la regla 25 del Anexo I del MARPOL 73/78 se le entregará, en un formulario aprobado, la información relativa a la carga y distribución del cargamento que sea necesaria para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta regla y los datos sobre la capacidad del buque para cumplir los criterios de estabilidad con avería definidos en esta regla.

4 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3 *supra*, todo buque que transporte sustancias químicas nocivas líquidas a granel habrá de llevar, según proceda, lo siguiente:

Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (Certificado SNL) MARPOL 73/78, Anexo II, reglas 11 y 12A
 A todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel y que realice viajes a puertos o a

terminales sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio MARPOL 73/78 se le expedirá, tras un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 10 del Anexo II del MARPOL 73/78, un certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel. Con respecto a los quimiqueros, el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel y el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, expedidos en virtud de las disposiciones del Código de Graneleros Químicos y del Código Internacional de Quimiqueros, respectivamente, tendrán la misma fuerza y gozarán del mismo reconocimiento que el Certificado SNL.

Libro registro de carga

Todo buque al que sea aplicable el Anexo II del MARPOL 73/78 estará provisto de un Libro de registro de carga, que formará parte o no del Diario oficial de navegación, como se especifica en el apéndice IV del Anexo.

MARPOL 73/78,
Anexo II;
regla 9

Manual de procedimientos y medios

Todo buque certificado para transportar sustancias nocivas líquidas a granel llevará a bordo un Manual de procedimientos y medios aprobado por la Administración.

Resolución
MEPC.18(22),
capítulo 2;
MARPOL 73/78,
Anexo II,
reglas 5, 5A y 8

Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas

Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 certificado para transportar sustancias nocivas líquidas a granel llevará a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración.

MARPOL 73/78,
Anexo II, regla 16

5 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3 *supra*, todo buque tanque quimiquero habrá de llevar, cuando resulte aplicable, uno de los dos certificados siguientes:

Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel Código CGrQ, sección 1.6;
 A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumplan las prescripciones pertinentes del Código de Graneleros Químicos se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, del cual figura un modelo en el apéndice del Código. Código CGrQ modificado por la resolución MSC.18(58), sección 1.6

Observación: el Código es obligatorio en virtud del Anexo II del MARPOL 73/78 para los quimiqueros construidos antes del 1 de julio de 1986.

O bien

Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel Código CIQ, sección 1.5; Código CIQ modificado por las resoluciones MSC.16(58) y MEPC.40(29), sección 1.5
 A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumpla las prescripciones pertinentes del Código Internacional de Quimiqueros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, del cual figura un modelo en el apéndice del Código.

Observación: el Código es obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 y del Anexo II del MARPOL 73/78 para los quimiqueros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente.

6 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3 *supra*, todo buque gasero habrá de llevar, cuando proceda, lo siguiente:

Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel Código de Gaseros, sección 1.6
 A todo buque gasero que cumpla las prescripciones pertinentes del Código de Gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código.

Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel Código CIG, sección 1.5;
 A todo buque gasero que cumpla las prescripciones pertinentes del Código Internacional de Gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código. Código CIG modificado por la resolución MSC.17(58), sección 1.5

Observación: el Código es obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 para los gaseros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente.

7 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, toda nave de gran velocidad deberá llevar, cuando proceda, lo siguiente:

Certificado de seguridad para naves de gran velocidad SOLAS 1974, regla X/3;
 A toda nave que cumpla lo prescrito en el Código NGV de 1994 o de 2000, según proceda, se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado de seguridad para naves de gran velocidad. Código NGV de 1994, sección 1.8; Código NGV de 2000, sección 1.8

Permiso de explotación para naves de gran velocidad Código NGV de 1994, sección 1.9;
 A toda nave que cumpla lo prescrito en los párrafos 1.2.2 a 1.2.7 del Código de seguridad para naves de gran velocidad de 1994 o de 2000, según proceda, se le expedirá un certificado denominado Permiso de explotación para naves de gran velocidad. Código NGV de 2000, sección 1.9

8 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, todo buque que transporte mercancías peligrosas deberá llevar, cuando proceda, lo siguiente:

Documento de cumplimiento de las prescripciones especiales para los buques que transporten mercancías peligrosas SOLAS 1974, (enmiendas de 2000), regla II-2/19.4
 La Administración proveerá al buque de un documento apropiado en el que conste que la construcción y el equipo del buque cumplen lo prescrito en la regla II-2/19 del SOLAS 1974. No será necesario certificar las mercancías peligrosas, salvo las sólidas a granel, cuando se trate de cargas

de las clases 6.2 y 7 o de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.

9 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, todo buque que transporte mercancías peligrosas deberá llevar, cuando proceda, lo siguiente:

Manifiesto de mercancías peligrosas o plano de estiba

Todo buque que transporte mercancías peligrosas en bultos llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación establecida en el Código IMDG, indique las mercancías peligrosas embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. Todo buque que transporte mercancías peligrosas sólidas a granel llevará una lista o un manifiesto especial que indique las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes de la salida deberá facilitarse copia de uno de dichos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.

SOLAS 1974,
(enmiendas
de 2002),
reglas VII/4.5
y VII/7-2;
MARPOL 73/78
Anexo III, regla 4

10 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, todo buque que transporte carga de CNI deberá llevar, cuando proceda, el siguiente certificado:

Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga CNI

Los buques que transporten carga de CNI deberán cumplir las prescripciones del Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI), además de las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS, a ser objeto de reconocimientos y llevar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga CNI.

SOLAS 1974,
regla VII/16;
Código CNI
(resolución
MSC. 88(71)),
párrafo 1.3

11 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 ó 3 *supra*, todo buque que transporte carga de CNI deberá llevar, cuando proceda, el siguiente certificado:

Un Certificado de seguridad para buque nuclear de carga o un certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje en lugar del Certificado de seguridad para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de pasaje, según proceda.

SOLAS 1974,
regla VIII/10

A todo buque de propulsión nuclear se le expedirá el certificado prescrito en el capítulo VIII del Convenio SOLAS.

Otros certificados y documentos que no son obligatorios

Buques para fines especiales

Certificado de seguridad de buque para fines especiales

Resolución
A.534(13)

Además de los certificados de seguridad del Convenio SOLAS especificados en el párrafo 7 del Preámbulo del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, se debería expedir un certificado de seguridad de buque para fines especiales, previo reconocimiento efectuado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.6 del referido Código. La duración y validez del certificado se ajustarán a las correspondientes disposiciones para buques de carga del Convenio SOLAS 1974. Si a un buque para fines especiales cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 se le expide un certificado, en él se hará constar en qué medida se aceptaron concesiones de conformidad con el párrafo 1.2 del citado Código.

enmendada por la
circular MSC/
Circ.739;
SOLAS 1974,
regla I/12;
Protocolo de 1988
relativo al SOLAS,
regla I/12

Buques de apoyo mar adentro

Certificado de aptitud para los buques de apoyo mar adentro

Resolución
A.673(16);

Cuando transporten tales cargas, los buques de apoyo mar adentro deberían llevar un certificado de aptitud con arreglo a las “Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas”. Si un buque de apoyo mar adentro lleva únicamente sustancias nocivas líquidas, en lugar del Certificado de aptitud antedicho se le podrá expedir un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, debidamente refrendado.

MARPOL 73/78,
Anexo II,
regla 13 4)

Sistema de buceo

Certificado de seguridad para sistemas de buceo Resolución A.536(13) sección 1.6
 La Administración o cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella, tras efectuar el reconocimiento o la inspección de un sistema de buceo, si éste cumple lo prescrito en el Código de seguridad para sistemas de buceo, debería expedir el correspondiente certificado. En todo caso, la Administración asumirá plena responsabilidad por el certificado.

Naves de sustentación dinámica

Certificado de construcción y equipo para naves de sustentación dinámica Resolución A.373(X), sección 1.6
 Se expedirá una vez que la nave haya sido objeto de reconocimiento de conformidad con el párrafo 1.5.1 a) del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica.

Unidades móviles de perforación mar adentro

Certificado de seguridad para unidades móviles de perforación mar adentro Resolución A.414(XI), sección 1.6, A.649(16), sección 1.6, y A.649(16) modificada por la resolución MSC.38(63), sección 1.6
 Se expedirá tras realizar un reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en el código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1979, o, en el caso de las unidades construidas a partir del 1 de mayo de 1991, de conformidad con lo dispuesto en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989.

Naves de vuelo rasante

Certificado de seguridad para naves de vuelo rasante MSC/Circ. 1054, sección 9
 A toda nave que cumpla lo dispuesto en las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante se les expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado denominado Certificado de seguridad para naves de vuelo rasante.

Permiso de explotación para naves de vuelo rasante MSC/Circ. 1054, sección 10

El Permiso de explotación para naves de vuelo rasante lo expedirá la Administración para certificar el cumplimiento de las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante.

Niveles de ruido

Informe sobre el estudio de ruidos Resolución A.468(XII), sección 4.3
 Se deberá hacer un informe sobre el estudio de ruidos a bordo respecto de cada buque, de conformidad con el Código sobre niveles de ruido

a bordo de los buques.

Apéndice 6

Simplificación de las marcas de expedición²

I. Antecedentes

1 Las marcas de expedición tienen la finalidad de identificar la carga, facilitar un transporte rápido, eficaz y seguro, sin demoras ni confusión, hasta su destino final, y permitir el cotejo de la carga con los documentos. Pero en algunos casos las marcas son tan largas y detalladas que no caben en los lados de los bultos. Se ha dicho que los bultos se convierten en documentos. Así se ocasionan costos innecesarios, errores, confusiones y demoras en los envíos y se compromete la finalidad de las marcas de expedición.

2 Las marcas de expedición difieren considerablemente según los países y los modos de transporte. En vista del creciente volumen del comercio internacional, la introducción del transporte multimodal y combinado, la creciente necesidad de tratar esos datos, para su mejor aprovechamiento, en sistemas modernos e instalaciones para el tratamiento automático de la información y la creciente atención que se presta a los costos, es indudable que deberían establecerse normas sencillas y coherentes para las marcas de expedición.

3 Entre los beneficios que ofrecería esa normalización figuran:

La reducción del costo. Cada signo eliminado de las marcas de expedición economiza tiempo y dinero en el mercado de las mercancías, el mecanografiado de los documentos, la transcripción de la información y su utilización en computadores.

El cotejo más rápido de las cargas y los documentos, por ejemplo, al verificar las cargas y los créditos documentarios. Esto permite acelerar la rotación de los buques y mejora la liquidez.

El aumento de la seguridad mediante el empleo de símbolos reconocidos internacionalmente para las instrucciones sobre la manipulación de la carga y las señales de peligro.

La eliminación de dificultades en la entrega de las mercancías. Se cumple la finalidad de las marcas de expedición, se evitan las demoras y otras dificultades provocadas por las marcas largas y complejas.

² Traducción de la Secretaría de la OMI de la Recomendación N° 15, tercera edición (mayo de 1992), de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, recomendación que ha sido adoptada por el Grupo de trabajo sobre facilitación de los procedimientos del comercio internacional.

Ejemplos:**Marca de expedición complicada**

ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED
 BOMBAY INDIA
 CONTRATO N° 1234
 LICENCIA DE IMPORTACIÓN N° SA-100-77-35790
 BULTO N° 1 DE UN TOTAL DE 25
 DESTINO: BOMBAY, INDIA
 PESO NETO: 401 KG
 PESO BRUTO: 462 KGS
 DIMENSIONES: 105 CM L x 90 CM W x 62 CM H
 CONTRATISTA: STANDARD TRADING CO LTD TOKIO,
 JAPON
 FABRICADO EN EL REINO UNIDO

Marca de expedición sencilla

ABC
 1234
 BOMBAY
 1/25

4 Después de una investigación a fondo realizada en varios países, especialmente en los Estados Unidos de América, Francia, el Japón, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Democrática Alemana, Suecia y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, y en colaboración con organizaciones internacionales como la Organización Internacional de Normalización (ISO) y la Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (ICHCA), se convino en presentar una recomendación que propusiera:

Una marca de expedición uniforme para marcar los bultos y para su reproducción en los documentos.

Marcas de información para indicar, en los bultos solamente, cualquier información adicional necesaria.

5 Se reconoció que las marcas de expedición son estipuladas principalmente por los importadores. La presente Recomendación se dirige en particular a ellos – especialmente a sus departamentos de compras y créditos documentarios – pero también a otras personas y entidades que se ocupan del mercado, la manipulación y la documentación: por ejemplo, oficinas y organismos públicos, organizaciones internacionales, sociedades comerciales, fabricantes, embaladoras de exportaciones, almacenistas, transitarios, empresas explotadoras de centros de agrupación y despacho aduanero, estibadores, administraciones portuarias, porteadores por cualquier modo de transporte e instituciones de medición y recuento.

II. Alcance

6 La presente Recomendación trata de establecer un identificador uniforme de los envíos en forma de marca de expedición simplificada y normalizada para estamparla en los bultos y reproducirla en los documentos. También trata de establecer normas para la utilización de las marcas de información, aunque éstas no forman parte de la presente Recomendación.

III. **Ámbito de aplicación**

7 La marca de expedición uniforme que se establece en la presente Recomendación debe utilizarse para marcar los bultos que se transportan internacionalmente por todos los modos de transporte, para su reproducción en los documentos conexos y como elementos de datos en el intercambio de datos comerciales.

IV. **Referencias**

8 En la preparación de la presente Recomendación se han tomado en cuenta los documentos siguientes:

Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas, Grupo de trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional, Recomendación N° 1, “Modelo de formulario de la CEPE para los documentos comerciales” (conocido actualmente como Modelo de formulario de las Naciones Unidas para los documentos comerciales), ME/TTD/73/D1.

Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, Grupo de trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional, Recomendación N° 8, “Referencia Común de Acceso”, TRADE/WP.4/INF.50:TD/B/FAL/INF.50.

Centro de Comercio Internacional (CCI) (órgano común de la UNCTAD y el GATT), Reference Document on International Standardization of Selected Products, Packaging and labelling, ITC/DFO/INF/78/Rev.2.

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), Resolución 606, Cargo Identification Forms.

Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (ICHCA), “Recommendations for the Marking of General Cargo”.

V. **Marcas normalizadas**

La marca de expedición uniforme

9 La presente Recomendación establece una marca de expedición uniforme y describe marcas de información.

10 La marca de expedición uniforme consta de los cuatro elementos siguientes, en el orden indicado, y debe figurar tanto en los bultos como en los documentos.

	Ejemplo
1) Iniciales o nombre abreviado	ABC
2) N° de referencia	1234
3) Destino	BOMBAY
4) N° del bulto	1/25

Puede omitirse cualquiera de esos cuatro elementos que se considere innecesario para un envío. En la sección VI se dan algunos ejemplos de otras marcas simplificadas.

1) **Iniciales o nombre abreviado del destinatario o comprador:** no es necesario indicar el nombre y la dirección completos, salvo en el caso del transporte por ferrocarril, pues el Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril exige la dirección completa en todos los bultos; ésta es también una práctica corriente en el caso del transporte por carretera. Nota: convendría que los exportadores e importadores establecieran un conjunto de iniciales o abreviaturas para emplear en todos los envíos entre ellos. Si se prefiere un nombre abreviado a las iniciales, podría utilizarse el nombre del destinatario o comprador, tal como se abrevia para las respuestas por télex o en la dirección telegráfica.

2) **Número de referencia:** debe ser tan breve como sea posible para evitar confusiones y errores de transcripción. Sólo debe figurar el número más importante de los existentes: por ejemplo, el número del envío o del pedido o de la factura, según convengan el vendedor y el comprador. Deben evitarse datos como el “Nº del pedido” y el año y la fecha junto al número de referencia.

3) **Destino:** debe indicarse siempre el nombre del puerto o lugar de destino final de las mercancías (puerto de descarga, lugar de entrega, lugar de entregada por el porteador sucesivo).

En caso de transbordo durante el transporte puede indicarse también el nombre del puerto o lugar de transbordo precedido por VIA, por ejemplo, NUEVA DELHI VIA BOMBAY.

No obstante, en el transporte multimodal o combinado sólo debe indicarse el destino final de las mercancías; esto permitirá al transportista enviar las mercancías por la ruta preferida (por ejemplo, vía Adelaida en lugar de Sydney) y evitará la interrupción del transporte en el lugar de transbordo (por ejemplo, las mercancías marcadas “CANBERRA VIA SYDNEY” podrían ser detenidas para su despacho en Sydney).

Ejemplo: ABC
 1234
 CANBERRA
 1/25

4) **Número del bulto:** deben indicarse también la numeración y, cuando se conozca, el número total de los bultos o piezas: por ejemplo, 1/25, 2/25, etc., hasta 25/25. En los documentos se anota: 1/25, o sea “bultos numerados de 1 a 25”. No es necesario incluir indicaciones tales como “B/N”.

Marcas de información

11 Las marcas de información no son indispensables para la entrega en el lugar de destino; se ponen en los bultos (claramente separadas de la marca de expedición uniforme), pero no forman parte de la marca de expedición que debe reproducirse en los documentos.

12 Debe indicarse el *peso bruto* en kilogramos en todos los casos en que sea útil conocerlo para la manipulación o (como en la carga aérea) para la estiba apropiada de las mercancías. Debe indicarse debajo de la marca de expedición uniforme, pero separado de ella, por ejemplo, 462 KG. No es necesario poner “PESO BRUTO”.

13 Otros detalles, como el *país de origen* o el *Nº de la licencia de importación*, suelen ser exigidos por los reglamentos oficiales o podrían facilitar el despacho de aduana. También pueden incluirse los detalles que solicite el comprador para facilitar la clasificación y redistribución de las mercancías. No obstante, no es aconsejable indicar en los bultos el nombre y la dirección del remitente si al hacerlo se aumenta el riesgo de que se cometan hurtos. Todos esos detalles deben estar claramente separados de la marca de expedición uniforme y reducirse a un mínimo absoluto. Deben abreviarse todo lo posible, por ejemplo, LI GG2245517067 2 en lugar de LICENCIA DE IMPORTACIÓN Nº G/G22455-17067-2.

14 Normalmente no es necesario indicar en los bultos el *peso neto* ni las *dimensiones lineales* (aunque esto se hace corrientemente en el caso de algunas mercancías, como las sustancias químicas en bidones o en bultos muy grandes); en lo posible, las reglamentaciones nacionales e internacionales no deberían exigir esos detalles. Cuando sea necesario pueden abreviarse, por ejemplo, N 401 KG 105x90x62 CM.

Notas especiales sobre las marcas normalizadas

15.1 Las marcas de expedición no deben exceder de 10 líneas de 17 caracteres cada una. Este es el máximo para los documentos y sistemas informatizados establecido de conformidad con las normas recomendadas internacionalmente.

15.2 Para la marca de expedición uniforme y las marcas de información sólo deben usarse caracteres que puedan producirse con máquinas de escribir y equipos de télex o que puedan transmitirse por medios electrónicos. Esos caracteres son las letras de A a Z, los números del 0 al 9, el espacio y los signos siguientes: punto [.), guión o signo de menos [-], paréntesis [()], barra oblicua [/] y coma [,]. Pueden utilizarse otros caracteres gráficos como signos de control de acuerdo con las normas sintácticas de las Naciones Unidas y la CEPE para el intercambio de datos comerciales, pero deben evitarse en las marcas de expedición, a saber: signo más [+], dos puntos [:], apóstrofe [’], signo igual [=], signo de interrogación [?] y asterisco [*].

15.3 En la marca de expedición uniforme y en las marcas de información no deben utilizarse figuras geométricas o de otro tipo (por ejemplo, rombos, triángulos, cuadrados).

15.4 Cuando sea necesaria una marca de expedición uniforme en más de un alfabeto o idioma (por ejemplo, cirílico, árabe, chino) debe incluirse por lo menos una marca en el alfabeto romano. La otra marca debe ponerse entre paréntesis junto a la primera o en otro lado del bulto (se ponen marcas en dos lados de los distintos bultos del envío; véase la sección VII). En los documentos sólo debe reproducirse la marca en alfabeto romano. (Estas normas no se aplican a las marcas de expedición uniformes colocadas en

mercancías que se transportan entre países donde no se utiliza el alfabeto romano).

15.5 Hay que evitar siempre que sea posible el uso de códigos de colores – como franjas o cruces verdes – y no debe exigirse ninguna referencia a esos códigos en los documentos.

VI. Simplificación de las marcas para diferentes modos de transporte

16. La marca de expedición uniforme puede simplificarse aún más en relación con algunos modos de transporte, pero las marcas para la manipulación de la carga especialmente las señales de peligro deben figurar por entero.

Carga general suelta. Su presencia debe señalarse claramente en todos los modos de transporte de conformidad con la sección V.

Carga agrupada. Aunque la carga agrupada se transporte durante la mayor parte del viaje en un contenedor o en un remolque TIR es necesario manipularla en diversos centros de agrupación y las distintas partes del envío deben marcarse de manera completa de conformidad con la sección V. Si durante el tránsito se fracciona la carga de un contenedor o remolque completo expedido por un cargador con el fin de hacer entregas parciales, también deben marcarse de manera completa todas las partes.

Cargamentos completos (es decir, cargas completas de contenedores, remolques, vagones, o unidades de carga aérea que contienen mercancías enviadas por un expedidor a un destinatario): la marca de expedición uniforme puede simplificarse del modo siguiente:

- a) si hay una sola serie de documentos en relación con el cargamento y si los bultos y sus contenidos son enteramente idénticos según el tamaño, el tipo y la clasificación (por ejemplo, sacos de 50 Kg. de copos de avena o de azúcar refinado), la marca de expedición uniforme no será en modo alguno necesaria;
- b) si hay más de una serie de documentos en relación con el cargamento (por ejemplo, dos series de facturas a efectos de la contabilidad) o si los bultos tienen contenidos diferentes, sólo serán necesarios los elementos 2 y 4 de la marca de expedición uniforme (el N° de referencia y el N° del bulto) para cotejar las mercancías con los documentos y para la identificación de las mismas por la aduana o el destinatario.

Ejemplo: 1234
1/25

17. En todo caso, para facilitar el examen por la aduana y la clasificación y redistribución de los bultos debe ser posible disponer de una lista completa de bultos.

18. Hay que observar que los contenedores y los remolques que transportan mercancías peligrosas deben llevar en su exterior las señales de peligro y otros datos obligatorios como el nombre técnico y correcto y el nombre de

expedición adecuado del contenido. Se aplican normas similares al material radiactivo.

Carga aérea, suelta o agrupada.

19. En la resolución 606 de la IATA se indican los elementos obligatorios y facultativos de las marcas de expedición para la carga aérea:

- a) *La marca de expedición uniforme.* El N° de la carta de porte aéreo, como única referencia, sustituye a los elementos 1 y 2 de la marca de expedición uniforme (nombre abreviado y N° de referencia), para abreviar el elemento 3 (destino) puede utilizarse el código de tres letras de la IATA, no se modifica el elemento 4.

Ejemplo: 015-12345675
DEL
1/25

- b) En la carga agrupada puede indicarse al final de las marcas el N° de la carta de porte aéreo.
- c) Marcas de información. Según el reglamento de la IATA, deben indicarse el peso bruto debajo de la marca de expedición, y la dirección completa del destinatario debe figurar por lo menos en un bulto.

Notas especiales sobre la metodología del Código de identificación único (UNIC)

20. La aplicación por el sector comercial, los transportistas y los gobiernos de la Recomendación revisada N° 8 del Grupo de trabajo sobre Facilitación de los procedimientos de comercio internacional, de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, titulada “Metodología del Código de identificación Único”, podría ayudar a simplificar aún más las marcas de expedición, incrementando al mismo tiempo las posibilidades de utilizar procedimientos automatizados, como el intercambio electrónico de datos comerciales.

21. El Código de identificación único (UNIC) podría utilizarse para sustituir los componentes 1 y 2 de la marca de expedición normalizada (Nombre abreviado y número de referencia) y establecer el enlace con los sistemas de tratamiento automático de datos de un país o de los dos.

Ejemplo: 16/128735258/B1928
HELSINKI
1/25

22. En último término, si llegara a existir un sistema completo de tratamiento automático de datos para el control de los movimientos de mercancías y la transmisión de información, y dicho sistema fuera usado por los países y transportistas que intervinieran en un movimiento de mercancías

determinado, sería posible sustituir por completo la marca de expedición normalizada (salvo su componente 4: el número de bulto) por el UNIC.

Ejemplo: 16/128735258/B1928
1/25

23. Puede hacerse una comparación interesante con los métodos de tratamiento automático de la información utilizados por las empresas explotadoras de buques portacontenedores para controlar y localizar las cargas en todo el mundo utilizando únicamente el número del contenedor (por ejemplo, ABCU 2128835), y con los utilizados por las compañías de aviación en relación con el N° de la carta de porte aéreo (por ejemplo, 015-12345675).

Código de barras

24. Si se utiliza un código de barras para las marcas de expedición, el número máximo de caracteres que podrá introducirse depende de varios factores, fundamentalmente de la técnica de impresión del código de barras, del equipo de lectura y de los símbolos utilizados. Es importante que las compañías u organizaciones que deseen utilizar un código de barras para las marcas de expedición normalizadas elijan los símbolos y el equipo de lectura más adecuados.

VII. Métodos para marcar

Los documentos

25. En el modelo de formulario de las Naciones Unidas se indica el lugar en que deben ponerse las marcas de expedición con el título de “Marcas de expedición”, de la manera siguiente:

Indicaciones relativas al transporte		Condición
Marcas de expedición: Nos. Del contenedor	Número y clase de los bultos: Descripción de las mercancías	
ABC	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1234	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
BOMBAY	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1/25	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	

Sólo debe ponerse la marca de expedición uniforme y los compradores deben asegurarse de que en las instrucciones sobre la documentación (especialmente relativas a los créditos documentarios) no se pide la inclusión de ningún detalle en el espacio correspondiente a “Marcas de expedición” aparte de la marca de expedición uniforme. A este respecto, hay que tener presentes también las “Notas especiales sobre las marcas normalizadas” que figuran en la sección V.

La carga

26. Las marcas que se ponen en la carga deben ser grandes, claras y breves.

La marca de expedición uniforme:

- a) debe figurar en el centro de dos de los lados del bulto o paleta; la carga suelta que se transporte como carga marítima corriente deberá estar marcada también en la parte superior;
- b) debe tener caracteres de 5 cm de alto, pero éstos se podrán modificar, cuando sea necesario, en proporción al tamaño del bulto;
- c) debe estarcirse preferiblemente utilizando tinta negra (o de un color que contraste con el fondo) insoluble en agua, permanente y resistente a la humedad y el roce.

Nota 1 – Si se utiliza un marcador con punta de fieltro, la tinta debe ser permanente e insoluble en agua, como se indica en el cuerpo de los lápices apropiados. Debe escribirse con letras mayúsculas, grandes y claras.

Nota 2 – Puede aceptarse la posibilidad de utilizar colores fluorescentes. El rojo sólo debería utilizarse para las cargas peligrosas. Algunos colores podrían confundirse con el fondo bajo una luz fluorescente, de mercurio o de vapor de sodio.

Las marcas de información deben estar bien separadas de la marca de expedición uniforme y tener caracteres más pequeños o un color diferente.

Notas especiales sobre los métodos para marcar

27 Los artículos no embalados (por ejemplo, artículos de hierro) deben marcarse con un marbete metálico asegurado con alambre. Pueden utilizarse marbetes atados para los efectos personales. En los demás casos los marbetes y rótulos atados deben evitarse.

Las *balas* deben marcarse en ambos lados.

Los *sacos* deben marcarse en ambos lados con un líquido que impregne el material. Cuando el contenido pueda filtrarse a través del tejido, como en el caso de la arpillera, las marcas deben ponerse antes de llenar los sacos.

Los *barriles* deben marcarse en la parte superior y al costado; el tamaño de los caracteres en la parte superior puede reducirse si la zona disponible para marcar es pequeña.

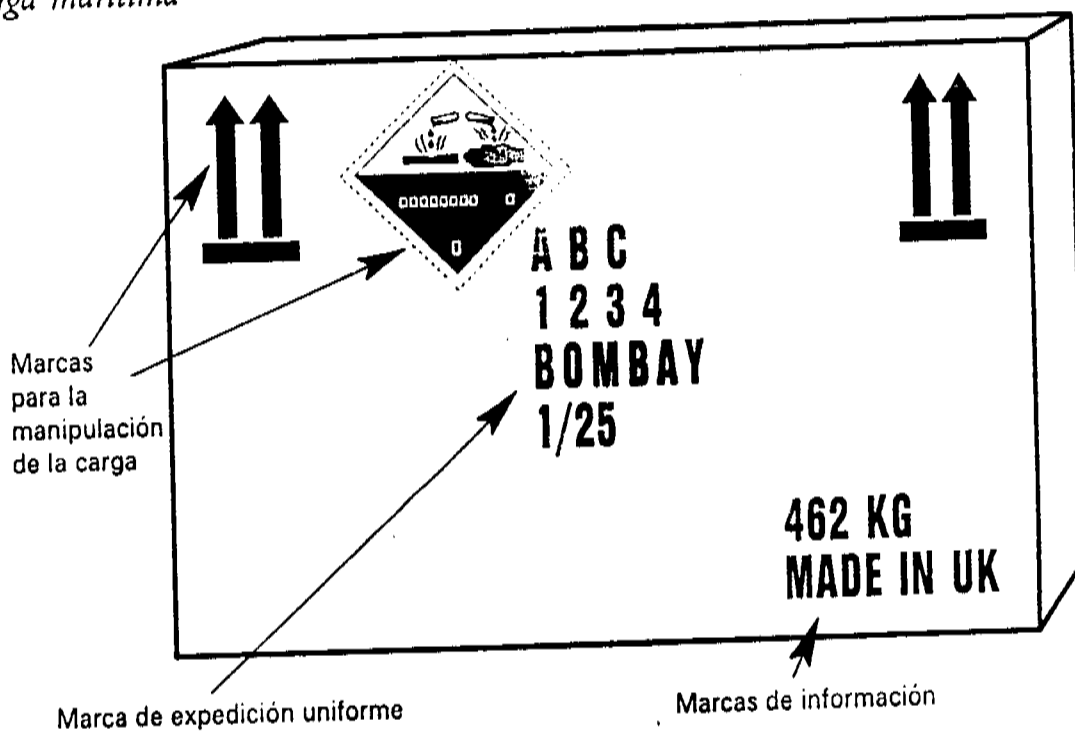
En las *vasijas* deben colocarse etiquetas adhesivas en dos lados opuestos.

No hay que marcar *los lugares que estarán cubiertos por cintas o bandas*.

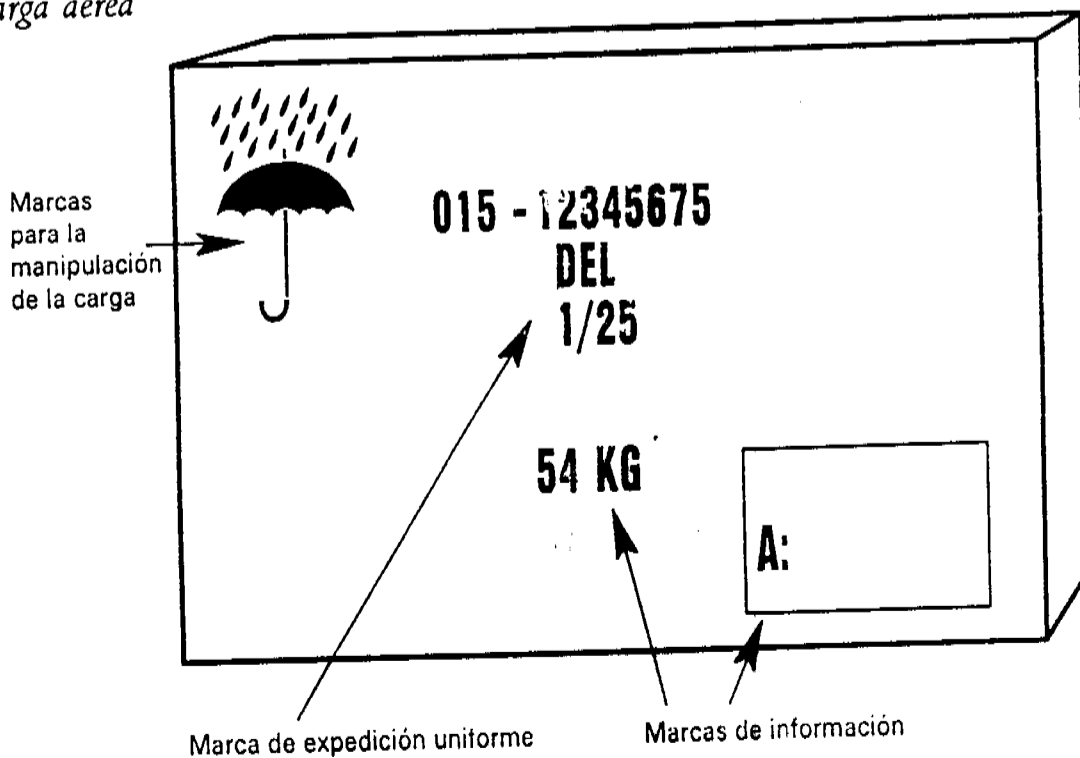
Las marcas anteriores deben borrarse completamente.

Anexo

Carga marítima



Carga aérea



Artículo 2. Esta Ley comenzará a regir desde su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto 399 de 2008 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los veinticinco días del mes de junio del año dos mil ocho.

El Presidente,

Pedro Miguel González P.

El Secretario General,

Carlos José Smith S.



ASAMBLEA NACIONAL

LEY: 044 DE 2008

PROYECTO DE LEY: 2008_P_399.PDF

NOMENCLATURA: AÑO_MES_DÍA_LETRA_ORIGEN

┌ ACTAS DEL MISMO DÍA: A, B, C, D
└ ACTAS DE VARIOS DIAS: V

ACTAS DEL PLENO

2008_06_24_V_PLENO.PDF

2008_06_25_A_PLENO.PDF

2008_06_25_V_PLENO.PDF