GACETA OFICIAL

DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

AÑO CXXIX — MES II Caracas, lunes 19 de noviembre de 2001 Nº 5.559 Extraordinario

SUMARIO

Asamblea Nacional

Ley N° 57. Ley Aprobatoria del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional.-

ASAMBLEA NACIONAL

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

DECRETA

la siguiente:

Ley Aprobatoria del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional

ARTÍCULO ÚNICO

Se aprueba en todas sus partes y para que surta efectos internacionales en cuanto a Venezuela se refiere, el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, adoptado por la Conferencia Internacional sobre Facilitación de Viajes y Transportes Marítimos el 9 de abril de 1965.

Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional

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 Intergubernamental* (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 pública, 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.

Artículo VII

1) El anexo del 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"):

* 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"

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 atendrán 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 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 ésta 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 o 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.

* El texto de las notificaciones efectuadas por los Gobiernos Contratantes en cumplimiento de lo dispuesto en este artículo figuran en el apéndice 6.

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 sea 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 periodo 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 Convenio*.

HECHO en Londres el nueve de abril de 1965.

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:

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 del correo, las provisiones, las piezas de respeto y el equipo del buque, los efectos de la tripulación y los equipajes acompañados de los pasajeros.

Correo: correspondencia y demás objetos confiados por las administraciones postales para ser remitidos a otras administraciones postales.

Documento: portador de datos con entradas de datos.

Documento de transporte: documento 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.

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 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.

* Se omiten las firmas

Medidas de seguridad: medidas acordadas a nivel internacional para mejorar la seguridad a bordo de los buques y en las zonas portuarias a fin de prevenir los actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes*.

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.

Portador de datos: medio proyectado como soporte en el que registrar entradas de datos.

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 el 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 sicotrópicas, 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.

Cuando en [el] [este] anexo figure una lista de datos concretos, las autoridades públicas no exigirán más que aquellos que les parezcan indispensables.

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 técnicas de tratamiento y transmisión automática de datos, y deben estudiar éstas 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 solo 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 seguridad o de control de estupefacientes han de ser eficaces y, siempre que sea posible, deben utilizarse técnicas avanzadas, entre ellas la del tratamiento automático de datos. Tales medidas y procedimientos deben aplicarse de modo que se interfiera lo menos posible con los buques, las personas y bienes a bordo, y evitando demoras innecesarias.

C. *Técnicas de tratamiento electrónico de datos*

1.4 **Práctica recomendada.** Al introducir las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para facilitar el despacho de buques, los Gobiernos Contratantes deben instar a las autoridades públicas y empresas privadas interesadas a que realicen el intercambio de datos electrónicamente de conformidad con normas internacionales.

1.5 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán cualquiera de los documentos exigidos para el despacho de buques, cuando se hayan preparado mediante técnicas de

* Véase el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y el documento MSC/Circ.443 del 26 de septiembre de 1986 sobre "Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques."

tratamiento o de intercambio electrónico de datos con arreglo a normas internacionales, a condición de que se presenten de forma legible y comprensible y contengan la información exigida.

1.6 **Norma.** Las autoridades públicas, al introducir las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, limitarán la información que deban exigir a la que prescriben las disposiciones pertinentes de este anexo.

1.7 **Práctica recomendada.** Cuando se planifiquen, introduzcan o modifiquen técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, las autoridades públicas procurarán:

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 dichas técnicas a las aplicaciones multimodales; y

f) tomar las medidas necesarias para minimizar el coste de implantación de dichas técnicas por los armadores y otras empresas privadas.

1.8 **Norma.** Las autoridades públicas, cuando introduzcan técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, fomentarán su utilización, sin exigirla, por los armadores y otras empresas interesadas.

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 documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal
- la declaración marítima de sanidad.

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

B. Contenido y objeto de los documentos

2.2 **Norma.** La declaración general será el documento básico en el que figure la información exigida 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 y descripción del buque
- nacionalidad del buque
- pormenores relativos a la matrícula
- pormenores relativos al arqueo
- nombre del capitán
- nombre y dirección 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.

2.2.3 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la declaración general 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 **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 siguiente datos:

a) a la entrada

- nombre y nacionalidad del buque
- nombre del capitán
- puerto de procedencia
- puerto donde está redactada la declaración
- marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
- 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 nacionalidad del buque
- nombre del capitán
- puerto de destino
- para las mercancías cargadas en el puerto en cuestión: 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.

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 la declaración de carga 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 la práctica recomendada 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 previstos 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 la declaración de provisiones del buque, 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 autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

* Véase FAL.2/Circ.35.

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 la declaración de efectos de la tripulación, 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 sean imponibles o estén sujetos a prohibiciones o restricciones.

2.6 **Norma.** La lista de la tripulación será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida del buque 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 nacionalidad del buque
- 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
- lugar de procedencia.

2.6.2 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la lista de la tripulación, 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 aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas.

2.7 **Norma.** La lista de pasajeros será el documento básico en el que figuren los datos requeridos por las autoridades públicas a la llegada y salida del buque 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 nacionalidad del buque
- apellido(s)
- nombre(s)
- nacionalidad
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- puerto de embarco
- puerto de desembarco
- puerto y fecha de llegada del buque.

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 la lista de pasajeros fechada y firmada por el capitán del buque, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.

2.7.6 **Norma.** Las autoridades públicas procurarán que los propietarios de buques les notifiquen a la llegada del buque la presencia de todo polizón descubierto a bordo.

Nota: La notificación de los polizones puede hacerse mediante la oportuna anotación en la parte "Observaciones" de la Declaración general o utilizando una lista de pasajeros o tripulantes, con el título enmendado de manera que diga: "Lista de polizones".

2.7.6.1 **Práctica recomendada.** Cuando los documentos de un polizón no estén en regla, las autoridades públicas expedirán, siempre que sea posible y en la medida compatible con la legislación y las prescripciones de seguridad nacionales, una carta de envío a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. La carta, en la que se autorice la devolución del polizón al puerto de origen por cualquier medio de transporte y se especifique cualquier otra condición impuesta por las autoridades, será entregada al propietario del buque o al armador que sea responsable de la devolución del polizón. Esta carta llevará la información que necesiten las autoridades en los puntos de tránsito y en el punto original de embarque.

Nota: Esta recomendación no tiene por objeto impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente al polizón a los efectos de una posible acción judicial o deportación. Además, nada de lo indicado en esta recomendación se interpretará en contraposición con lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de 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.

2.8 **Norma.** Las autoridades públicas no exigirán ninguna declaración escrita con respecto al correo a la llegada y salida del buque, con excepción de la prescrita en el Convenio Postal Universal.

2.9 **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

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

- 5 ejemplares de la declaración general
- 4 ejemplares de la declaración de carga
- 4 ejemplares de la declaración de provisiones del buque
- 2 ejemplares de la declaración de efectos de la tripulación
- 4 ejemplares de la lista de la tripulación
- 4 ejemplares de la lista de pasajeros
- 1 ejemplar de la declaración marítima de sanidad.

D. Documentos a la salida

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

- 5 ejemplares de la declaración general
- 4 ejemplares de la declaración de carga
- 3 ejemplares de la declaración de provisiones del buque
- 2 ejemplares de la lista de la tripulación
- 2 ejemplares de la lista de pasajeros.

2.11.1 **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.

2.11.2 **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 en dicho puerto.

2.11.3 **Norma.** Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida, se aceptará el ejemplar de la lista de la tripulación presentada a la llegada si está firmada de nuevo y si da cuenta de cualquier modificación que haya tenido lugar en el número y composición de la tripulación o indica que no ha tenido lugar ninguna modificación.

2.12*

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

2.13. **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

2.14. **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 que sea el idioma en que la información esté redactada, 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.

2.15 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la información transmitida por cualquier medio legible y comprensible, incluidos los documentos manuscritos con tinta o lápiz indeleble o los producidos por técnicas de tratamiento automático de datos.

2.15.1 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán, cuando se requiera, una firma manuscrita, en facsímil, formada por perforaciones, estampa, en símbolo o producida por cualquier otro medio mecánico o 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.

2.16 **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 en los documentos: sanciones

2.17 **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 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 sean reparados antes de terminar el control de documentos y rectificados sin dilación.

2.18 **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 leyes o reglamentos.

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

2.19 **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, 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 y condición jurídica de las personas afectadas.

2.20 **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.

2.21 **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.

2.22 **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.

2.23. **Norma.** Si las autoridades públicas exigen la declaración general, dicho documento no contendrá más información que la prescrita en la práctica recomendada 2.2.2, y a ser posible contendrá menos.

2.24 **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.

2.25 **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.

2.26 **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 se incautan de 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 envío* 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 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.

* Los números que figuran en la serie 2.12 se reservan para uso futuro

* En el apéndice 4 figura un posible modelo de carta de envío

Nota 2: Nada en esta norma ni en la Nota I deberá interpretarse en sentido contrario a lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los 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.** 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.

3.3.4 **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 rellenada 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:

- Apellidos (s)
- nombre(s)
- nacionalidad
- número de pasaporte u otro documento oficial de identidad
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- profesión
- puerto 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
- 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, deber. 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 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 circuito* 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 otras medios de embarco mientras el buque se dirige al puerto de atraque o de fondeo;

* Véase la práctica recomendada 11 y apéndice 11 del anexo F3 del Convenio de Kioto.

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.

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 invitarán a los propietarios de buques a que tomen todas las disposiciones razonables para que los pasajeros estén en posesión de todos los documentos de control exigidos por los Estados Contratantes.

3.15.2 **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 la posesión de los pasajeros en crucero.

3.24 **Práctica recomendada.** Cuando un buque dedicado a cruceros permanezca en un puerto durante menos de 72 h, 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 cruceros.

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 en 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 puerto en 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, 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 – 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

4.1 **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.

4.2 **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 dondequiera que sea posible.

4.3 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas estimularán a las empresas propietarias y/o explotadoras de muelles y almacenes de carga a que provean medios especiales para el almacenamiento de los cargamentos expuestos a gran riesgo de robo y a que protejan contra el acceso de personas no autorizadas las zonas en que ha de almacenarse carga, ya sea temporalmente o durante largos periodos en espera de su embarque o de su entrega local.

4.4 **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 a cierto valor o cantidad, el cual se fijará al nivel más elevado posible.

B. Formalidades relativas a la carga destinada a la exportación

C. Formalidades relativas a la carga destinada a la importación

4.5 **Norma.** Las autoridades públicas, respetando toda prohibición o limitación nacional y todas las medidas necesarias en materia de seguridad portuaria o control de narcóticos, asignarán prioridad al despacho de animales vivos, mercancías perecederas y otros envíos de índole urgente

4.6 **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.

4.7 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas establecerán procedimientos, que podrán incluir el intercambio electrónico de datos, que permitan la presentación por adelantado de información antes de la llegada de la carga con objeto de hacer posible la aplicación de técnicas de selectividad, incluido el análisis de los riesgos, para facilitar el despacho aduanero.

D. Contenedores y paletas

4.8 **Norma.** Las autoridades públicas, a reserva de que se cumpla con sus respectivos reglamentos, permitirán la importación 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.

4.9 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas harán que en los reglamentos mencionados en la norma [2.12.4] [actualmente 4.8], esté prevista la aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas y los contenedores importados temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate.

4.10 **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 [2.12.4] [actualmente 4.8,] 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.

4.11 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes permitirán la importación 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 4.8.

E. Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto

4.12 **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.

4.13 **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.

F. Limitación de la responsabilidad del propietario del buque

4.14 **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.

4.15 **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 5 - Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios

5.1 **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.

5.2 **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.

* Texto por elaborar

5.3 **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.

5.4 **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.

5.4.1 **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.

5.5 **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.

5.6 **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.

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

5.8 **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.

5.9 **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.

5.10 **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.

5.11 **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 6 - Disposiciones diversas

A. Fianzas y otras formas de garantía

6.1 **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

6.2 **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.

6.3 **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.

6.4. **Norma.** Las autoridades sanitarias no cobrarán 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.

6.5 **Práctica recomendada.** Cuando las autoridades públicas faciliten servicios fuera de los horarios regulares a que se refiere la práctica recomendada 5.4, deberán hacerlo en condiciones razonables y que no excedan del coste real de los servicios prestados.

6.6 **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.

6.7 **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

6.8 **Norma.** Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de los buques dedicados a operaciones de socorro en casos de desastres naturales, a operaciones de prevención o de lucha contra la contaminación del mar, o bien a otras operaciones de emergencia que sean necesarias para garantizar la seguridad marítima, la seguridad de la población o la protección del medio marino.

6.9 **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 5.11.

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

D. Comisiones nacionales de facilitación

6.11 **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.

6.12 **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.

Resoluciones aprobadas por la Conferencia

Resolución 1

Necesidad de fomentar la aceptación y la adhesión al Convenio

LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACIÓN DE VIAJES Y TRANSPORTES MARÍTIMOS, 1965.

RECONOCIENDO que, para facilitar el tráfico marítimo internacional, es altamente deseable simplificar y reducir de manera uniforme, los trámites, los documentos y las formalidades exigidos a la llegada, permanencia y salida de los buques dedicados a viajes internacionales;

DECIDE que:

1) los Estados representados en la Conferencia sean invitados a aceptar el Convenio para facilitar los transportes marítimos internacionales a la mayor brevedad posible;

2) la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental* debe llamar la atención de sus Miembros y de los Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de todo organismo especializado, o Miembros del Organismo Internacional de Energía Atómica, o Partes en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia que no son ni Miembros de la Organización ni Partes en el Convenio sobre la oportunidad de cooperar en las medidas de facilitación de carácter internacional e invitarlos a constituirse en Partes en el Convenio;

3) en la medida de lo posible, la Organización debe facilitar a los gobiernos que no son Partes en el Convenio y que así lo soliciten, información y consejo con miras a facilitar la aceptación del Convenio o la adhesión al mismo.

Resolución 2
Aceptación de normas

LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACIÓN DE VIAJES Y TRANSPORTES MARÍTIMOS, 1965:

RECONOCIENDO que las disposiciones del anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional deben ser adoptadas, en la medida de lo posible, por los Gobiernos Contratantes;
HABIENDO REDACTADO las normas que forman parte del anexo B de manera que sea fácil incorporarlas en la legislación nacional;

DECIDE llamar la atención de los Gobiernos Contratantes y Miembros de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental sobre la oportunidad de aceptar las normas en la medida de lo posible y de adaptar sus propios trámites, documentos y formalidades en conformidad con ellas.

Resolución 3
Creación de comisiones nacionales y regionales

LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACIÓN DE VIAJES Y TRANSPORTES MARÍTIMOS, 1965:

RECONOCIENDO que las comisiones nacionales y regionales existentes contribuyen en gran modo a fomentar las medidas de facilitación que darán efectividad a las disposiciones del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional,

DECIDE que:

1) se invite a los Gobiernos Contratantes a crear comisiones nacionales y regionales, donde no existan actualmente, con objeto de fomentar la recomendación de medidas de facilitación y promover su adopción y puesta en vigor en los Estados interesados;

2) se invite igualmente a esos Gobiernos a informar al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental sobre la existencia o creación de dichas comisiones.

Resolución 4
Constitución de un grupo especial de trabajo

LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACIÓN DE VIAJES Y TRANSPORTES MARÍTIMOS, 1965:

FELICITA a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental por haber convocado la Conferencia internacional sobre facilitación de viajes y transportes marítimos y por haber preparado un proyecto de Convenio y su anexo;
CONSIDERANDO que las finalidades de la Organización, tal como se definen en el artículo 1 de su Convenio constitutivo, son entre otras: "deparar un sistema de colaboración entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico destinado al comercio internacional; y fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional, con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación";

CONSIDERANDO que, en virtud del Convenio constitutivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la Asamblea de esta Organización puede crear todos los órganos auxiliares que juzgue necesarios;

RECORDANDO las resoluciones A.29 (II) y A.63 (III) de la Asamblea de la Organización relativas a las medidas destinadas a facilitar los viajes y transportes;

PIDE a la Organización que examine la posibilidad de constituir de vez en cuando un grupo especial de trabajo con funciones consultivas y compuesto de expertos de los Gobiernos Partes en el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, con miras a simplificar la tarea que incumbe al Secretario General conforme a las disposiciones del presente Convenio, y especialmente que examine, en caso necesario, las enmiendas propuestas por los Gobiernos contratantes al anexo del Convenio. Los observadores de las organizaciones intergubernamentales y de las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización podrán ser invitados a participar en las tareas del grupo especial de trabajo.

Resolución 5
Futuro trabajo sobre facilitación

LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACIÓN DE VIAJES Y TRANSPORTES MARÍTIMOS, 1965:

TENIENDO EN CUENTA las disposiciones del Convenio sobre facilitación del tráfico marítimo internacional y su anexo;

CONSIDERANDO la necesidad de adoptar medidas adicionales en ciertos aspectos, con la intención de incluir las disposiciones apropiadas en el anexo;

RESUELVE invitar al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que tome las medidas oportunas, a través del propuesto grupo de expertos de los Gobiernos Contratantes del Convenio, con el fin de:

1) acelerar la elaboración de los impresos normalizados a que se hace referencia en el anexo;

2) considerar facilidades especiales para los buques dedicados a cruceros en vista de la expansión en todo el mundo de los cruceros;

3) considerar las medidas especiales de facilitación que deberán ser aplicadas a los pasajeros en tránsito y dictar disposiciones para facilitar los trámites concernientes a dichos pasajeros;

4) considerar las medidas de facilitación que puedan ser deseables en relación con las operaciones de los buques dedicados a servicios de carácter científico;

5) considerar los problemas que existen en las cuestiones relacionadas con la cuarentena de plantas y animales y, reconociendo la utilidad de la cooperación internacional para prevenir la propagación de las pestes y enfermedades de los animales y plantas, formular disposiciones uniformes relativas a los aspectos de facilitación de estos problemas.

Resolución 6
Facilitación de los viajes internacionales y el turismo

LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACIÓN DE VIAJES Y TRANSPORTES MARÍTIMOS, 1965:

RECONOCIENDO que las recomendaciones relativas a facilitación aprobadas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre viajes internacionales y turismo que tuvo lugar en Roma en 1963 son aplicables a todos los medios de transporte:

CONSIDERANDO que la aplicación de estas recomendaciones puede beneficiar en gran manera los viajes y el transporte marítimo;

INVITA a los Estados representados en la Conferencia a que presten su atención a las recomendaciones contenidas en el informe final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre viajes internacionales y turismo relativas a la facilitación de los trámites gubernamentales para los viajes internacionales;

INVITA ADEMÁS a dichos Estados a tomar en consideración los medios por los que se puedan aplicar especiales recomendaciones a fin de conseguir los objetivos de facilitación y los fines de esta Conferencia.

Resolución aprobada por la Asamblea

Resolución A.628(15)
(aprobada el 19 de noviembre de 1987)
Aplicación del tratamiento automático de datos (TAD), de conformidad con lo dispuesto en el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada

LA ASAMBLEA,

HABIENDO EXAMINADO la finalidad general del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada y, en particular, el artículo III del mismo,

ESTIMANDO que las autoridades públicas deben examinar, consultando a todas las partes interesadas, las ventajas adicionales que podrían derivarse de la utilización de métodos automáticos de tratamiento y transmisión de información,

TENIENDO EN CUENTA los progresos de la técnica registrados desde la adopción del Convenio,

TOMANDO NOTA de lo estipulado en la norma 2.15 del capítulo 2.G* del anexo del Convenio: "Las autoridades públicas aceptarán la información transmitida por cualquier

* Véase la nota de pie de página en la página 2.

* En la presente edición ha pasado a ser el capítulo 2F.

medio legible y comprensible, incluidos los documentos manuscritos con tinta o lápiz indeleble o producidos por técnicas de tratamiento automático de datos",

CONSIDERANDO que se necesita una mayor aclaración en cuanto al modo de aplicar esta disposición a las demás disposiciones del Convenio,

1. RECOMIENDA que el aplicar la norma 2.15:

a) se apoye y fomente la introducción de métodos para transmitir información que utilicen materiales distintos del papel;

b) cuando se exijan impresos de papel, la presentación de los datos resultantes de cualquier tratamiento automático de datos (TAD) se ajuste a los modelos normalizados FAL de la OMI; y

c) para toda desviación importante de esa disposición tipográfica se exija el acuerdo previo entre las partes interesadas;

2. DECIDE ADEMÁS que la presente resolución sea añadida a la publicación en que figura el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada;

3. REVOCA la resolución A.452(XI).

Información complementaria sobre prescripciones relativas a facilitación

Apéndice 1
Impresos FAL de la OMI

Nota: Los impresos de facilitación normalizados (tamaño A4), que figuran en las páginas 46 a 57, están en venta en la sede de la OMI (versión inglesa solamente).

DECLARACIÓN GENERAL DE LA OMI

Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

☐ Llegada ☐ Salida

1. Nombre y descripción del buque		2. Puerto de llegada / salida	3. Fecha y hora de llegada / salida
4. Nacionalidad del buque	5. Nombre del Capitán	6. Puerto de procedencia / Puerto de destino	
7. Certificado de la matrícula (puerto, fecha, número)		8. Nombre y dirección del agente del buque	
9. Toneladas brutas	10. Toneladas netas		
11. Situación del buque en el puerto			
12. Pormenores someros referentes al viaje (puertos donde el buque ha tocado y va ha tocar; 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)	15. Número de pasajeros	16. Observaciones	
Documentos anexos (póngase el número de ejemplares)			
17. Declaración de carga	18. Declaración de provisiones de a bordo		
18. Lista de la tripulación	20. Lista de pasajeros	21. Fecha, firma del Capitán, del agente u oficial del buque debidamente autorizado.	
22. Declaración de efectos de la tripulación	22. *Declaración marítima de sanidad		

Para uso oficial

* A la llegada solamente

Impreso 1 *(continuación)*

This form is accepted in the following countries, either as an IMO form or as a national form based on the same layout (in some cases subject to minor modifications or conditions to be observed by the declarant)*

ARGENTINA
AUSTRALIA
BELGIUM
BRAZIL
CANADA
CHILE
CUBA
CYPRUS
ECUADOR
FINLAND
GERMANY
HUNGARY
INDONESIA
MEXICO
NETHERLANDS
NEW ZELAND
NORWAY
PERU
POLAND
RUSSIAN FEDERATION
SEYCHELLES
SINGAPORE
SWEDEN
THAILAND
UNITED KINGDOM
UNITED STATES
IRELAND
LIBERIA
YUGOSLAVIA

This form is also used in Hong Kong China (Associate Member of IMO)

*See supplement relating to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, for further details (available from IMO. 4 Albert Embankment. London SE1 7SR, sales number IMO 350E).

For official use

Sales number:IMO-371E

DECLARACIÓN DE CARGA

Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

		☐ Llegada ☐ Salida	Página Nº
1. Nombre del buque		2. Puerto en el que se rinde informe	
3. Nacionalidad del buque	4. Nombre del Capitán	5. Puerto de carga / Puerto de descarga	
6. Marcas y números	7. Números y clases de bultos; descripción de las mercancías	8. Peso bruto	9. Medidas

10. Fecha, firma del Capitán, del agente u oficial del buque debidamente autorizado

Impreso 2 *(continuación)*

This form is accepted in the following countries, either as an IMO form or as a national form based on the same layout (in some cases subject to minor modifications or conditions to be observed by the declarant)*

ARGENTINA
AUSTRALIA
BRAZIL
CANADA
CHILE
CUBA
CYPRUS
ECUADOR
FINLAND
FRANCE
GERMANY
HUNGARY
IRELAND
LIBERIA
MEXICO
NEW ZELAND
NORWAY
RUSSIAN FEDERATION
SPAIN
SWEDEN
UNITED KINGDOM
YUGOSLAVIA

This form is also used in Hong Kong, China (Associate Member of IMO)

*See supplement relating to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, for further details (available from IMO. 4 Albert Embankment. London SE1 7SR, sales number IMO-350E)

For official use

Sales number:IMO-371E

DECLARACIÓN DE PROVISIONES DE A BORDO

Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

			Llegada	Salida	Página Nº
1. Nombre del buque		2. Puerto de llegada / salida		3. Fecha de llegada / salida	
4. Nacionalidad del buque		5. Puerto de procedencia / puerto de destino			
6. Número de personas a bordo	7. Periodo de permanencia	8. Lugar de almacenamiento			
9. Nombre del artículo	10. Cantidad	11. Para uso oficial			

12. Fecha, firma del Capitán, del agente u oficial del buque debidamente autorizado

Impreso 3 *(continuación)*

This form is accepted in the following countries, either as an IMO form or as a national form based on the same layout (in some cases subject to minor modifications or conditions to be observed by the declarant)*

ARGENTINA
AUSTRALIA
BRAZIL
CANADA
CHILE
CUBA
CYPRUS
ECUADOR
FINLAND
FRANCE
IRELAND
LIBERIA
MEXICO
NEW ZELAND
NORWAY
PERU
POLAND
SINGAPORE
SWEDEN
UNITED KINGDOM
GREECE
HUNGARY
UNITED STATES
YUGOSLAVIA

*See supplement relating to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, for further details (available from IMO. 4 Albert Embankment. London SE1 7SR, sales number IMO-350E)

For official use

Sales number:IMO-371E

DECLARACIÓN DE EFECTOS DE LA TRIPULACIÓN

Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

Página Nº						
1. Nombre del buque		2. Efectos sometidos a régimen de adeudo u objeto de prohibición o limitación cuantitativa				
3. Nacionalidad del buque						
4. Nº 5 Apellido y nombre (s)	6. Grado o clase					7. Firma

8. Fecha, firma del Capitán, del agente u oficial del buque debidamente autorizado.

Impreso 4 *(continuación)*

This form is accepted in the following countries, either as an IMO form or as a national form based on the same layout (in some cases subject to minor modifications or conditions to be observed by the declarant)*

ARGENTINA
AUSTRALIA
BRAZIL
CANADA
CHILE
CUBA
ECUADOR
FINLAND
FRANCE
IRELAND
LIBERIA
MEXICO
NORWAY
PERU
POLAND
RUSSIAN FEDERATION
SEYCHELLES
SWEDEN
GREECE
HUNGARY
UNITED STATES
YUGOSLAVIA

*See supplement relating to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, for further details (available from IMO. 4 Albert Embankment. London SE1 7SR, sales number IMO-350E)

For official use

Sales number:IMO-371E

LISTA DE LA TRIPULACIÓN

Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

			Llegada	Salida	Página N°
1. Nombre del buque			2. Puerto de llegada / salida		3. Fecha de llegada / salida
4. Nacionalidad del buque			5. Puerto de procedencia		6. Índole y número del documento de identidad (libreta de embarco)
7. N°	8. Apellido y nombre (s)	9. Grado o clase	10. Nacionalidad	11. Fecha y lugar de nacimiento	

12. Fecha, firma del Capitán, del agente u oficial del buque debidamente autorizado.

Impreso 5 *(continuación)*

This form is accepted in the following countries, either as an IMO form or as a national form based on the same layout (in some cases subject to minor modifications or conditions to be observed by the declarant)*

ARGENTINA
AUSTRALIA
BELGIUM
BRAZIL
CANADA
CHILE
CUBA
ECUADOR
FRANCE
GERMANY
GREECE
HUNGARY
IRELAND
ITALY
LIBERIA
MEXICO
NETHERLANDS
NEW ZELAND
NORWAY
PERU
POLAND
RUSSIAN FEDERATION
SEYCHELLES
SPAIN
SWEDEN
UNITED KINGDOM
UNITED STATES
YUGOSLAVIA

*See supplement relating to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, for further details (available from IMO. 4 Albert Embankment. London SEI 7SR, sales number IMO-350E)

For official use

Sales number:IMO-371E

LISTA DE PASAJEROS

Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

		☐ Llegada	☐ Salida		Página Nº
1. Nombre del buque		2. Puerto de llegada / salida		3. Fecha de llegada / salida	
4. Nacionalidad del buque					
5. Apellido y nombre (s)	6. Nacionalidad	7. Fecha y lugar de nacimiento	8. Puerto de embarco	9. Puerto de desembarco	

10. Fecha, firma del Capitán, del agente u oficial del buque debidamente autorizado.

Impreso 6 *(continuación)*

This form is accepted in the following countries, either as an IMO form or as a national form based on the same layout (in some cases subject to minor modifications or conditions to be obsenved by the declarant)*

ARGENTINA	MEXICO
AUSTRALIA	NETHERLANDS
BELGIUM	NEW ZELAND
BRAZIL	NORWAY
CHILE	PERU
CUBA	POLAND
ECUADOR	RUSSIAN FEDERATION
FRANCE	SEYCHELLES
GERMANY	SWEDEN
GREECE	UNITED KINGDOM
HUNGARY	UNITED STATES
IRELAND	YUGOSLAVIA
LIBERIA	

*See supplement relating to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, for further details (available from IMO. 4 Albert Embankment. London SE1 7SR, sales number IMO-350E)

For official use

Sales number:IMO-371E

Ejemplo de formulario que puede utilizarse como documento de transporte combinado de arrumazón del contenedor para el transporte multimodal de mercancías peligrosas

(Véase el apéndice 3, páginas 77 a 79)

Apéndice 2

Simplificación de las marcas de expedición*

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 costes, 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 marcado 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.

Ejemplos:

Marca de expedición complicada	*Marca de expedición sencilla*
ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED	ABC
BOMBAY INDIA	1234
CONTRATO Nº 1234	BOMBAY
LICENCIA DE IMPORTACIÓN Nº SA-100-77-35790	1/25
BULTO Nº 1 DE UN TOTAL DE 25	
DESTINO: BOMBAY, INDIA	
PESO NETO: 401 KG	
PESO BRUTO: 462 KGS	
DIMENSIONES: 105 CM L x 90 CM AN x 62 CM AL	
CONTRATISTA: STANDARD TRADING CO LTD TOKIO, JAPÓN	
FABRICADO EN EL REINO UNIDO	

4. Después de una investigación a fondo realizada en varios países, especialmente en los Estados Unidos de América, Francia, el Japón, el Reino Unidos 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 de créditos documentarios- pero también a otras personas y entidades que se ocupan del marcado, la manipulación y la documentación: por ejemplo, oficinas y organismos públicos, organizaciones internacionales, sociedades comerciales, fabricantes, embaladoras de exportaciones, almacenistas, transitarios, empresas explotadores 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 Nº 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 Nº 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.

* Esta es la Recomendación Nº 15 (tercera edición, mayo de 1992) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y ha sido aprobada por el Grupo de trabajo sobre Facilitación de los procedimientos de comercio internacional.

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 tantos en los bultos como en los documentos.

		Ejemplo
1)	Iniciales o nombre abreviado	ABC
2)	Nº de referencia	1234
3)	Destino	BOMBAY
4)	Nº de 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 del 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 tranabordo (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 en 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/G2245517067-2.

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 105 x 90 x 62 CM".

Notas especiales sobre las marcas normalizadas

15.1 Las marcas de expedición no deben de exceder de 10 líneas de 17 caracteres cada una. Este es el máximo para los documentos y sistemas informatizados establecidos 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, arábigo, 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 Nº de referencia y el Nº del bulto) para

cotejar las mercancías con los documentos y para la identificación de las mismas por la aduana o el destinario.

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 Nº 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 Nº 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 Nº de la carta de porte aéreo.

c) Marcas de información. Según el reglamento de la IATA, debe 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 Nº 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 transportista que intervinieran en un movimiento de mercancías determinado, sería posible sustituir por completo la marca de expedición normalizada (salvo su componente 4: el número del 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 Nº 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. *Método 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 1234 BOMBAY 1/25	XXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXX	

Sólo debe ponerse la marca de expedición uniforme y *los compradores deben asegurarse de que en las instrucciones sobre la documentación (especialmente en las 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.

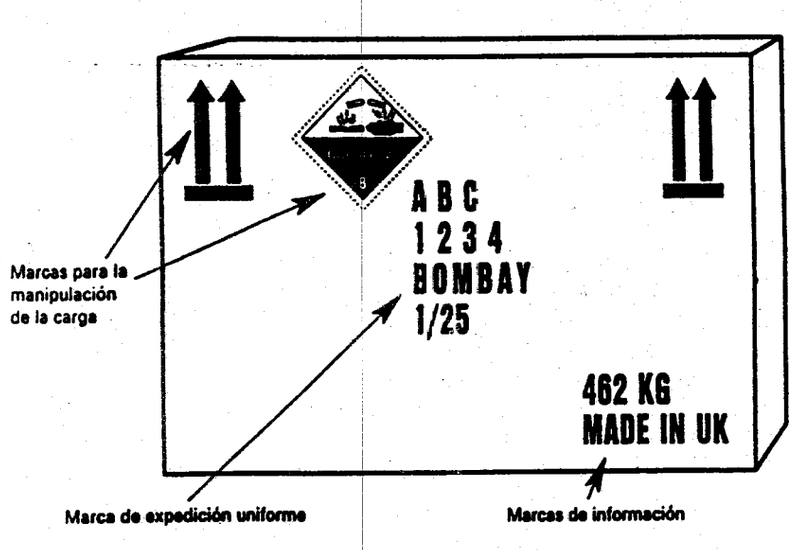
No hay que marcar *los lugares que estarán cubiertos por cintas o bandas.*

Las marcas anteriores deben borrarse completamente.

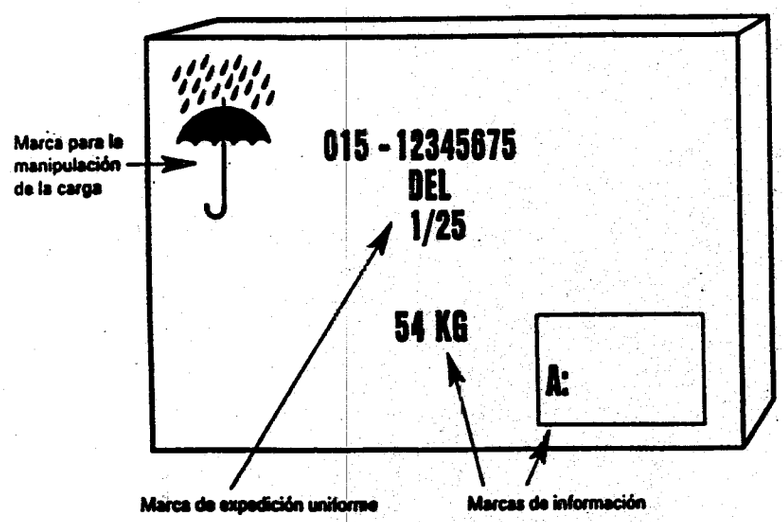
Apéndice 2

Anexo

Carga marítima



Carga aérea



Apéndice 3

Código IMDG-Sección 9 revisada de la Introducción General (Enm. 27-94, 28-96 y 29-98)

9. Documentación para la expedición de mercancías peligrosas [1]

9.1 Cuando se presenten mercancías peligrosas para expedición 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.

9.2 Una de las exigencias principales a que debe responder un documento de expedición 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 la (s) mercancía (s) peligrosa (s), salvo en los casos en que el presente Código exima de esa obligación o disponga otra cosa.

9.3 La información básica acerca de sustancias, materiales o artículos peligrosos que se presenten para expedición es la siguiente:

.1 El nombre de expedición (véase la subsección 7.1 de la Introducción General).

.2 La Clase de la OMI y, cuando proceda, la división que se haya asignado a la mercancía. Además esto podrá ir seguido del nombre de clase.

Si se trata de sustancias o artículos de la Clase 1 se indicarán, inmediatamente después de la división a la que pertenecen, el grupo de compatibilidad y la disposición de estiba.

Si se trata de gases que entrañan riesgos secundarios se ampliará todavía más la información de manera que queden indicados tales riesgos, agregando "inflamable", "comburente", y/o "corrosivo", según proceda.

Por lo que respecta a "AEROSOLES" (N° ONU 1950) transportados en cantidades limitadas, véase 18.8.2.

Por lo que respecta a los materiales radiactivos de la Clase 7, la Clase de la OMI deberá ir seguida de las palabras "MATERIAL RADIACTIVO", a menos que ya se indique esto en el nombre de expedición.

.3 El número de las Naciones Unidas (N° ONU) que respecto de las mercancías peligrosas de que se trate indica el Código IMDG (no se exige para las remesas consideradas como "mercancías peligrosas expedidas en cantidades limitadas de la Clase/las Clases...").

.4 Cuando se asigne, el grupo de embalaje/envase.

.5 Por lo que respecta a los materiales de la Clase 7 únicamente, el número de ficha de esa Clase.

.6 Cuando se trate de embalajes/envases vacíos, incluidos los embalajes/envases para graneles y cisternas portátiles, que contengan residuos de mercancías peligrosas habrá que indicarlo mediante la inclusión de las palabras "VACIO Y SIN LIMPIAR" o "RESIDUOS – CONTENIDO PREVIO", que se colocarán antes o después del nombre de expedición.

.7 Cuando se transporten mercancías peligrosas como desecho (exceptuados los desechos radiactivos) para su eliminación, o para someterlos a tratamiento a fines de eliminación, el nombre de expedición irá seguido de la expresión "DE DESECHO".

.8 El número y el tipo de bultos, así como la cantidad total de las mercancías peligrosas a la que se aplican las indicaciones (en volumen o en masa y, si se trata de mercancías de la Clase 1, en la masa de explosivos neta del contenido).

.9 El punto de inflamación mínimo si es igual o inferior a 61 °C (en °C en vaso cerrado (v.c.)). 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 ficha correspondiente a la sustancia.

.10 Los riesgos secundarios no indicados en el nombre de expedición.

.11 Cuando proceda, la identificación de la mercancía como "CONTAMINANTE DEL MAR" (véase sección 23 de la Introducción General), y cuando se haga la declaración con arreglo a una denominación genérica o para grupos de sustancias N.E.P. enumerada en 7.1.13 de la Introducción General, el nombre químico reconocido de la sustancia contaminante del mar, que irá entre paréntesis (véase asimismo subsección 7.1 de la Introducción General).

.12 Cuando se trate de peróxidos orgánicos de la Clase 5.2 o de sustancias que experimentan reacción espontánea de la Clase 4.1, las temperaturas de regulación y de emergencia, según proceda.

.13 Cuando se transporten mercancías peligrosas en embalajes/envases para fines de salvamento, se indicarán los términos "EMBALAJE/ENVASE PARA FINES DE SALVAMENTO" junto con la descripción de las mercancías.

Podrán darse asimismo otros elementos de información que las autoridades nacionales consideren necesarios. Tales elementos podrán figurar en el documento de expedición en el lugar y por el orden que se les quiera dar, con la salvedad de que el nombre o nombres de expedición, la Clase, el número de las Naciones Unidad y, en su caso, el grupo de embalaje/envase, deben figurar en este orden. El número o los números de clase que correspondan a dichos riesgos secundarios podrán emplearse en lugar del texto descriptivo de tales riesgos, por ejemplo:

"CLORURO DE BROMO, Clase 2.3, N° ONU 2901, (5.1 y 8)"

"CLOROFORMIATO DE METILO, Clase 6.1, N° ONU 1238, (3 y 8)".

Como ejemplos de descripción de mercancías peligrosas pueden darse los siguientes:

"ÁCIDO FÓRMICO, Clase 8, N° ONU 1779, G e/e II"

"ACROLEÍNA INHIBIDA, Clase 6.1, N° ONU 1092, G e/e I (3), CONTAMINANTE DEL MAR"

"LÍQUIDO INFLAMABLE, N.E.P. (etanol y dodecilfenol), Clase 3.2, N° ONU 1993, G e/e II, (-18° v.c) CONTAMINANTE DEL MAR"

"PLAGUICIDAS SÓLIDOS TÓXICOS A BASE DE COMPUESTOS ORGANOCLORADOS, (Aldrín 19%), Clase 6.1, N° ONU 2761, G e/e III, CONTAMINANTE DEL MAR".

Los números de páginas del Código IMDG no deberán figurar en la Declaración de mercancías peligrosas a fin de evitar que se confundan con los números de las Naciones Unidas y otros números que aparezcan en la documentación.

9.4 Además, la documentación relativa a mercancías peligrosas que preparará el expedidor incluirá, o llevará adjunto, un certificado o una declaración en que se manifieste que las mercancías presentadas pueden ser aceptadas para expedición y que están adecuadamente embaladas o envasadas, marcadas y etiquetadas y en condiciones adecuadas para su transporte de conformidad con la reglamentación aplicable. Conviene que el texto de esta declaración pueda adaptarse a todos los modos de transporte, de manera que una declaración de mercancías peligrosas presentada para el modo de transporte inicial sea valedera para los modos de transporte subsiguientes en el transporte internacional multimodal y combinado. Podría redactarse la declaración en la forma siguiente:

"Por la presente, se declara que el nombre de expedición arriba 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 pertinentes.

Firmado en representación del expedidor"

9.4.1 En caso de que la documentación relativa a las mercancías peligrosas se presente al transportista mediante técnicas de transmisión de tratamiento electrónico de datos (TED) o de intercambio electrónico de datos (IED), la(s) firma(s) podrá(n) ser sustituida(s) por el(los) nombre(s) (en mayúsculas) de la persona autorizada a firmar.

9.5 El texto de esta declaración y la información especial relativa a los riesgos que entrañan las mercancías que se han de transportar (a la que se ha hecho referencia en el párrafo 9.3 *supra*) serán incorporados en un documento de transporte o de expedición preexistente o combinados con él. El orden en que dicha información figurará en tal documento (o el orden de transmisión de los correspondientes datos por procedimientos electrónicos u otros sistemas de tratamiento automático de datos (TED) o por técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) será el estipulado en el párrafo 9.3. *supra*.

9.6 Para los casos en que con fines de documentación para el transporte multimodal de mercancías peligrosas no puede utilizarse un documento preexistente, ya sea éste un documento de transporte o de expedición ya sea una carta de manipulación de mercancías, se ha preparado un modelo de formulario de declaración (véase 9.11)* que cabe utilizar si se hace ésta en documento aparte. No se pretende exigir un documento de expedición por separado para las mercancías peligrosas cuando en una remesa se expidan simultáneamente mercancías peligrosas y mercancías no peligrosas, ni limitar el número de descripciones individuales que pueden aparecer en un mismo documento. No obstante, si en un mismo documento se enumeran mercancías peligrosas y otras que no lo son, se deben enumerar primeramente las mercancías peligrosas o debe ponerse de relieve su naturaleza de alguna otra manera.

9.7 *Información especial*

9.7.1 Se exige información especial:

.1 para las mercancías de la Clase 1 (véase sección 2 de la Introducción a la Clase 1);

.2 para sustancias que reaccionan espontáneamente de la Clase 4.1 exentas de indicar la etiqueta de riesgo secundario de la Clase 1 (véase 6.1 de la Introducción a la Clase 4.1);

.3 para ciertos peróxidos orgánicos exentos de indicar la etiqueta de riesgo secundario de la Clase 1 (véase 5.1.1 de la Introducción a la Clase 5.2);

.4 para las sustancias infecciosas (véase Introducción a la Clase 6.2);

.5 para los materiales radiactivos (véase sección 8 de la Introducción a la Clase 7).

9.7.2 En ciertos casos pueden exigirse certificados especiales, como:

.1 un certificado de arrumazón del contenedor (véase 12.3.7 de la Introducción General);

.2 una declaración para un vehículo (véase 17.7.7 de la Introducción General);

.3 un certificado de intemperización, según se exija en las fichas correspondientes;

.4 un certificado que exima a una sustancia, un material o un artículo del cumplimiento de las disposiciones del Código IMDG (véanse las fichas correspondientes al carbón vegetal, la harina de pescado, la torta de semilla).

.5 una declaración de la autoridad competente del país de origen en la que se aprueben la clasificación y las condiciones de transporte, cuando se trate de sustancias que reaccionan espontáneamente y peróxidos orgánicos o de preparados nuevos de sustancias que reaccionan espontáneamente y peróxidos orgánicos preexistentes.

9.8 Cuando en una unidad, como un contenedor, un contenedor plataforma, un remolque u otro vehículo destinado al transporte marítimo, vayan arrumados bultos que contienen mercancías peligrosas, las personas encargadas de arrumar la carga en la unidad harán entrega de un certificado o una declaración que se ajuste a lo dispuesto en 12.3.7 ó 17.7.7 de la Introducción General, según proceda.

9.9 Documentación de las unidades de transporte sometidas a fumigación

9.9.1 Los documentos de transporte relativos al transporte de unidades de carga sometidas a fumigación deberán indicar la fecha de fumigación y el tipo y la cantidad del fumigante utilizado. Además, deberán darse instrucciones para la eliminación de los residuos de fumigante, incluidos los aparatos de fumigación (si los hubiere).

9.10 *Documentación exigida a bordo*

9.10.1 Todo buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes del mar llevará una lista o un manifiesto especial que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 del capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, y con lo dispuesto en la regla 4 del Anexo III del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), indique las mercancías peligrosas embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. Esta lista o este manifiesto de mercancías peligrosas y contaminantes del mar se hará con arreglo a los documentos y certificados exigidos en el presente Código y habrá de incluir al menos, además de la información indicada en 9.3, el emplazamiento de estiba de todas esas mercancías peligrosas.

9.10.2 Cuando se trate de remesas de mercancías peligrosas, habrá que facilitar inmediatamente en todo momento información apropiada para facilitar las medidas de emergencia en caso de accidentes y sucesos en que estén relacionadas las mercancías peligrosas transportadas. Dicha información podrá ser consultada lejos de los bultos que contengan las mercancías peligrosas y deberá quedar inmediatamente disponible en el caso de suceso. A este efecto habrá que disponer de:

.1 entradas apropiadas en la lista especial, el manifiesto o la declaración de mercancías peligrosas; o

.2 un documento aparte como, por ejemplo, la ficha de datos de seguridad; o

.3 un documento aparte, como los *Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas* y la *Guía de primeros auxilios en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas* (GPA), para utilizar conjuntamente con el documento de transporte.

* El formato de este impreso se ajusta a las recomendaciones que figuran en el Directorio de elementos de datos comerciales, distribuido por el Grupo de trabajo Naciones Unidas/CEPE sobre Facilitación de los procedimientos de comercio internacional (publicación de las Naciones Unidas ECE/TRADE/200), en particular la Recomendación N° 1 (Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales) (ECE/TRADE/137, edición 82.2) y la Recomendación N° 11 (Aspectos documentales del transporte internacional de mercancías peligrosas) (ECE/TRADE/204, edición 96.1).

DECLARACIÓN MULTIMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Este impreso podrá utilizarse como declaración de mercancías peligrosas grado que se ajusta a lo previsto en la regla 5 del Capítulo VII del Convenio SOLAS 74, en la regla 4 del anexo III del MARPOL 73/78 y en la sección 9 de la Introducción General del Código MDG

<table>
<tr><td colspan="2">1. Expedidor/consignador/remitente</td><td colspan="3">2. Número del documento de transporte</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td>3. Página 1 de páginas</td><td colspan="2">4. Referencia de expedidor</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">5. Referencia del transitano de la carga</td></tr>
<tr><td colspan="2">6. Consignatario</td><td colspan="3">7. Porteador (debe complementarlo el mismo)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td colspan="2">8. Esta expedición se ajusta a las restricciones impuestas para: (táchese lo que no proceda)
AERONAVES DE PASAJE Y CARGA / AERONAVES SÓLO DE CARGA</td><td colspan="3" rowspan="3">9. Información adicional sobre manipulación</td></tr>
<tr><td>10. Buque/vuelo N° y fecha</td><td>11. Puerto/lugar de carga</td></tr>
<tr><td>12. Puerto/lugar de descarga</td><td>13. Destino</td></tr>
<tr><td colspan="5">14. Marcas de transporte. Número y tipo de bultos: descripción de las marcas, masa bruta (Kg), masa neta (Kg), volumen (m^3)</td></tr>
<tr><td colspan="5"></td></tr>
<tr><td>15. Número de identificación del contenedor/número de matrícula de vehículo</td><td>16. Número (s) del (de los) precinto (s)</td><td>17. Tipo y dimensiones del contenedor/vehículo</td><td>18. Tara (Kg)</td><td>19. Masa bruta total (tara incluida) (Kg)</td></tr>
<tr><td colspan="2">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 COMPLETAR Y FIRMAR ESTA SECCIÓN</td><td colspan="3">21 RECIBO DE LA ORGANIZACIÓN RECEPTORA
Se ha recibido el número arriba indicado de bultos / contenedores / remolques, que parecen estar en buen estado. (En caso contrario, indíquese en este espacio):
OBSERVACIONES DE LA ORGANIZACIÓN RECEPTORA:

Nombre del transportista por carretera</td></tr>
<tr><td colspan="2">20. Nombre de la compañía</td><td>N° de matrícula del vehículo

Firma y fecha</td><td colspan="2">22. Nombre de la compañía (o del expedidor que hace la nota)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nombre/cargo del declarante</td><td></td><td colspan="2">Nombre/cargo del declarante</td></tr>
<tr><td colspan="2">Lugar y fecha</td><td></td><td colspan="2">Firma y fecha</td></tr>
<tr><td colspan="2">Firma del declarante</td><td>Firma del conductor</td><td colspan="2">Firma del declarante</td></tr>
</table>

* **MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Habrá que especificar: nombre de expedición, clase de riesgo, N° ONU, grupo de embalaje/envase (cuando de asigne), contaminante del mar, y además, cumplir todas las prescripciones que sean aplicables en virtud de reglamentaciones gubernamentales, nacionales e internacionales. A los efectos del Código IMDG, véase el párrafo 9.3 del mismo.

** A los efectos del Código IMDG, véase los párrafos 12.3.7 o 17.7.7 del mismo.

1. Expedidor / consignador / remitente	2. Número del documento de transporte	
	3. Página 1 de páginas	4. Referencia del expedidor
		5.Referencia del transitado de la carga
6. Marcas de transporte, número y tipos de bultos: Descripción de las mercancías Masa bruta (Kg) Masa neta (Kg) Volumen (m^3)		

Aspecto 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 de conformidad con lo definido en la sección 12 de la introducción a la Clase 1 del Código IMDG.

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 transpportan materias en embalajes/envases para graneles, 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 (CO_2 – 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: CONTIENE HIELO SECO (CO_2) PELIGROSO – VENTÍLESE BIEN ANTES DE ENTRAR.

Cuando se utilice este impreso de mercancías peligrosas únicameate 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 4
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 un pasaporte/tarjeta de identidad, fraudulenta/falsificada

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:

Fotografía (si la hubiere)

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 se cursaron instrucciones al propietario del buque para que sacara al pasajero del territorio de este Estado en el viaje número/vuelo nº [*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 ésta 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 5

Certificados y documentos que han de llevar los buques

(Observación: Todos los certificados que hay que llevar a bordo deben ser los originales)

	Referencia
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.	Convenio de Arqueo, artículo 7
Certificado internacional de francobordo A todo buque que haya sido reconocido y marcado de conformidad con el Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, le será expedido un Certificado internacional de francobordo, en virtud de las disposiciones del Convenio.	Convenio de Líneas de Carga, artículo 16
A todo buque al que se haya concedido una exención en virtud de las disposiciones del artículo 6 del Convenio de Líneas de Carga le será expedido un Certificado internacional de exención para el francobordo.	Convenio de Línea de Carga, artículo 16
Cuadernillo de estabilidad sin avería Todo buque de eslora igual o superior a 24 m será sometido, ya terminada 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 obtener una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en diversas condiciones de carga.	Convenio SOLAS 74, regla II-1/22
Documento relativo a la dotación mínima de seguridad Se entregará a todo buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo I del Convenio 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	Convenio SOLAS 74, (enmiendas de 1989), regla V/13 b
Títulos de capitán oficial o marinero Se expedirán títulos 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 anexo del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. Los títulos de capitán y de oficial expedidos de conformidad con el presente artículo serán refrendados por la Administración que los expida ajustándose al modelo dado en la regla I/2 del anexo y a lo prescrito en ésta.	Convenio de Formación 1978, artículo VI
Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y demás buques de arqueo igual o superior a 400 toneladas 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 visitados 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 por un Registro de construcción y equipo de buques no petroleros (modelo A) o un registro de construcción y equipo de petroleros (modelo B), según se requiera.	MARPOL 73/78, Anexo I, regla 5
Libro registro de hidrocarburos A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y a cualquier otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, que no sea petrolero, se le entregará para llevarlo a bordo un Libro registro de hidrocarburos, parte I (operaciones en los espacios de	MARPOL 73/78, Anexo I, regla 20

	Referencia
máquinas). Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas llevará también un Libro registro de hidrocarburos, parte II (operaciones de carga/lastrado).	MARPOL 73/78, Anexo I, regla 20 *(continuación)*
Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y todo buque petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas llevará a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobados por la Administración. Cuando se trate de buques construidos antes del 4 de abril de 1993, la presente prescripción será aplicable 24 meses después de esta fecha.	MARPOL 73/78 Anexo I, regla 26
2. Además de los certificados enumerados en la sesión 1 de la presente lista, los buques de pasaje habrán de llevar los siguientes certificados:	
Certificado de seguridad para buque de pasaje[*] A todo buque de pasaje que cumpla con las prescripciones de los capítulos II-1, II-2, III y IV y con cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS se le expedirá, tras la inspección y el reconocimiento correspondientes, un certificado llamado "Certificado de seguridad para buque de pasaje". A dicho certificado se adjuntará permanentemente un inventario del equipo (modelo P)	Convenio SOLAS 1974, regla I/12 modificada por las enmiendas referentes al SMSSM
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 llamado certificado de exención, además de los certificados enumerados *supra*.	Convenio SOLAS 1974, regla I/12

[*] *El modelo de certificado y el inventario del equipo se encontrarán en las enmiendas al SOLAS 1974 referentes al SMSSM*

[†] *La circular SLS.14/54 se refiere a la expedición de los certificados de exención.*

	Referencia
Buques de pasaje en tráficos especiales	
Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales, expedido en virtud de las disposiciones del Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971.	Acuerdo buques pasaje servicios especiales, regla 6
Certificado para buque de pasaje en tráficos especiales (espacios habitables) expedido 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
3. Además de los certificados enumerados en la sección 1 de la presente lista, los buques de carga habrán de llevar los siguientes certificados y documentos:	
*Certificado de seguridad de construcción para buque de carga** 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 dispositivos de extinción de incendios y a planos de los sistemas de lucha contra incendios, se le expedirá terminado ese reconocimiento, un certificado llamado "Certificado de seguridad de construcción para buque de carga".	Convenio SOLAS 1974, regla I/12, en su forma modificada por las enmiendas referentes al SMSSM
Certificado de seguridad del equipo para buque de carga† A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2 y III y con cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un Certificado llamado "Certificado de	Convenio SOLAS 1974, regla I/12 modificada por las enmiendas referentes al SMSSM

	Referencia
seguridad del equipo para buque de carga". A dicho certificado se adjuntará permanentemente un inventario del equipo (modelo E)	Convenio SOLAS 1974, regla I/12 modificada por las enmiendas referentes al SMSSM *(continuación)*
Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga† A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 con instalación radioeléctrica, incluidas las que se utilizan en los dispositivos de salvamento, que cumpla con las prescripciones de los capítulos III y IV y con cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un certificado llamado "Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga". A dicho certificado se adjuntará permanentemente un inventario del equipo (modelo R).	Convenio SOLAS 1974, regla I/12 modificada por las enmiendas referentes al SMSSM
*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 llamado "Certificado de exención", además de los certificados enumerados *supra*.	Convenio SOLAS 1974, regla I/12
Documento demostrativo de cumplimiento con las Prescripciones especiales para los buques que transporten mercancías peligrosas La Administración proveerá al buque de un documento en el que conste que la construcción y el equipo de aquél cumplen con lo prescrito en esa regla.	Convenio SOLAS 1974, regla II-2/54.3
Manifiesto de mercancías peligrosas o plano de estiba Todo buque que transporte mercancías peligrosas llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación establecida en la regla VII/2, indique las mercancías peligrosas embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo.	Convenio SOLAS 1974, regla VII/5 5), MARPOL 73/78, Anexo III, regla 4

* El modelo de certificado se encontrará en las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 referentes al SMSSM.
† El modelo de certificado y el inventario del equipo se encontrarán en las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 referentes al SMSSM.

* La circular SLS.14/Circ54 se refiere a la expedición de certificado de exención.

	Referencia
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 la copia de uno de dichos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.	Convenio SOLAS 1974, regla VII/5 5), MARPOL 73/78 Anexo III, regla 4 *(continuación)*
Documento de autorización para el transporte de grano A todo buque cargado de conformidad con las reglas del Código internacional para el transporte sin riesgo de grano a granel le será expedido un documento de autorización, ya sea por la Administración o por una organización que aquélla reconozca, 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 ayudar al capitán a cumplir las prescripciones de seguridad del Código.	Convenio 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 cargamento, se le expedirá un certificado que haga fe de que existe un seguro u otra garantía financiera vigente. Este documento será expedido o certificado por la autoridad competente del Estado matrícula del buque, después de comprobar que se han cumplido los requisitos del párrafo 1 del artículo VII del Convenio Internacional de responsabilidad civil.	Convenio de responsabilidad civil 1969, artículo VII
Archivo mejorado de informe sobre reconocimientos Un archivo informe sobre reconocimiento y documentos complementario que se ajusten a los dispuesto en los párrafos 6.2 y 6.3 de los anexos de A y B de la Resolución A. 744 (18) -Directrices sobre el programa- mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros.	MARPOL 73/78, Anexo I, regla 13G, Convenio SOLAS 1974, regla XI/2

	Referencia
4 Además de los Certificados enumerados en las secciones 1 y 3 de la presente lista, todo buque que transporte sustancias químicas nocivas líquidas a granel habrá de llevar, según proceda, los siguientes certificados y documentos:	
Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (certificado SNL) 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 Químiqueros, respectivamente, tendrán la misma fuerza y gozar del mismo reconocimiento que el certificado SNL.	MARPOL 73/78, Anexo II, reglas 12 y 12A
Libro registro de carga Todo buque al que sea aplicable el Anexo II del MARPOL 73/78 estará provisto de un Libro registro de carga, que forme parte o no del Diario oficial de navegación, en la forma que especifica el apéndice IV del Anexo.	MARPOL 73/78 Anexo II, regla 9
5. Además de los certificados enumerados en la secciones 1 y 3 de la presente lista, todo buque tanque quimiquero habrá de llevar, cuando resulte aplicable, uno de los dos certificados siguientes:	

* A reserva de la entrada en vigor de las enmiendas aprobadas el 24 de mayo de 1994 por la Conferencia SOLAS 1994.

	Referencia
Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel. A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumplan con las prescripciones pertinentes de Código de Graneleros Químicos se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un certificado, llamado Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código. *Observación:* El Código es obligatorio en virtud del Anexo II del MARPOL 73/78 para los quimiqueros construidos antes del 1 de julio 1986.	Código CGrQ, Sección 1.6
o bien	
Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumpla con 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 que 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 a partir del 1 de julio de 1986.	Código CIQ, sección 1.5

6. Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3 de la presente lista, todo buque gasero habrá de llevar, cuando resulte aplicable, uno de los dos certificados siguientes:

	Referencia
Certificado de aptitud para el transporte de gases licuadso a granel A todo buque gasero que cumpla con las prescripciones pertinentes del Código de Gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un certificado llamado Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código.	Código de Gaseros, Sección 1.6
o bien	
Certificado Internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel A todo buque gasero que cumpla con las prescripciones pertinentes del Código Internacional de Gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un certificado llamado Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código. *Observación:* El Código es obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 para los gaseros construidos a partir del 1 de julio de 1986.	Código Internacional de Gaseros, sección 1.5

7 Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3 *supra*, cuando proceda, las naves de gran velocidad deberán llevar:*

Certificado de seguridad para naves de gran velocidad A toda nave que cumpla con lo prescrito en el Código de seguridad para naves de gran velocidad se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado denominado Certificado de seguridad para naves de gran velocidad.	Convenio SOLAS 1974 regla 1/3 Código de seguridad para naves de gran velocidad, párrafo 1.8
	Referencia
Permiso de explotación para naves de gran velocidad A toda nave que cumpla con lo prescrito en los párrafos 1.2.2 a 1.2.7 y 1.8 del Código de seguridad para naves de gran velocidad se le expedirá un certificado denominado Permiso de explotación para nave de gran velocidad.	Código de seguridad para naves de gran velocidad, párrafo 1.9

* A reserva de la entrada en vigor de las enmiendas aprobadas el 24 de mayo de 1994 por la Conferencia SOLAS 1994.

Otros certificados

Buques para fines especiales

Certificado de seguridad de buque para fines especiales Se podrá expedir un certificado, previo reconocimiento efectuado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.6 del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales. La duración y validez del certificado se ajustarán a las correspondientes disposiciones para los buques de carga del Convenio SOLAS 1974. Si a un buque para fines especiales cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 toneladas se le expide un certificado, en éste se hará constar en qué medida se aceptaron concesiones de conformidad con el párrafo 1.2 del citado Código.	A.534(13), apéndice
Certificado adicional para los buques de apoyo mar adentro Cuando transporten tales cargas, los buques de apoyo mar adentro llevarán 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 podrá expedir un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, adecuadamente refrendado.	A.673 (16), sección 1.5; MARPOL 73/78, Anexo II, regla 13 (4)
	Referencia
Sistemas de buceo	
Certificado de seguridad para sistema de buceo La Administración o cualquier persona u organización Debidamente autorizada por ella, tras efectuar el reconocimiento o la inspección de un sistema de buceo, si este cumple con lo prescrito en el Código de seguridad para sistemas de buceo, expedirá el correspondiente certificado. En todo caso, la Administración asumirá plena responsabilidad por el certificado.	A.536(13), sección 1.6
Naves de sustención dinámica	
Certificado de construcción y equipo Se expedirá un certificado una vez que la nave haya sido objeto del reconocimiento de conformidad con el párrafo 1.5.1a) del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica.	A.373(X), sección 1.6
Permiso para operar	
Unidades móviles de perforación mar adentro	
Certificado de seguridad Se expedirá un certificado tras el reconocimiento realizado 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, con lo dispuesto en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro 1989.	A.414(XI), sección 1.6; A.649(16), sección 1.6
Niveles de ruidos	
Informes sobre el estudio de ruidos 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	A.468(XII), sección 4.3

Apéndice 6

Suplemento relativo al anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada

Diferencias entre la práctica nacional de los Gobiernos Contratantes y las normas prácticas recomendadas del anexo notificadas a la OMI de conformidad con el artículo VIII del Convenio*

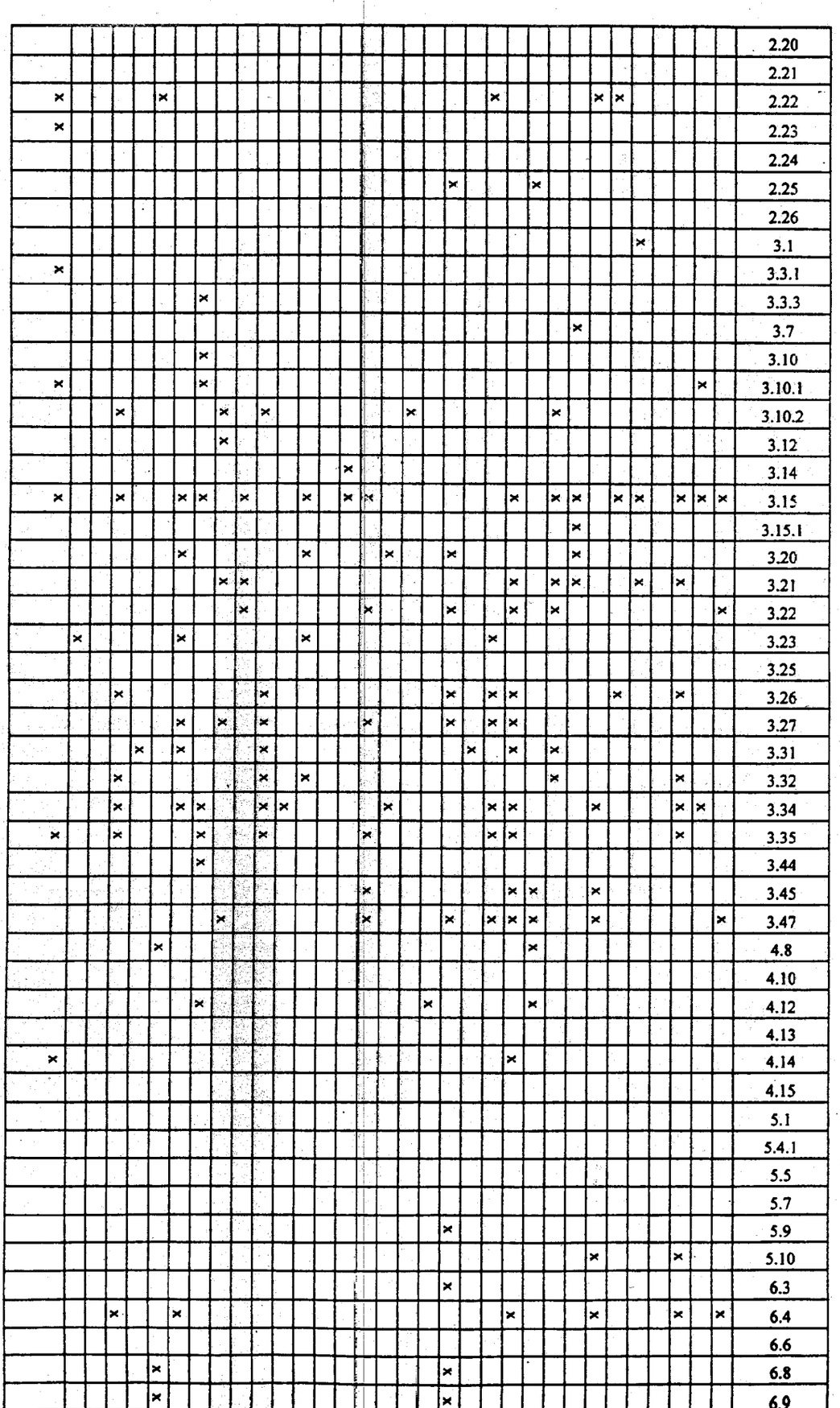
Marzo 1998.

* O practicas locales, como es el caso de Hong Kong, China (Miembro Asociado)

Índice I – Diferencias entre las prá s nacionales y las normas del convenio

Gobierno contratante	Fecha de la última notificación	1.1	1.5	2.1	2.2	2.2.3	2.3	2.3.2	2.3.3	2.3.4	2.3.5	2.4	2.4.1	2.5	2.5.1	2.6	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.7	2.7.5	2.7.6	2.8	2.9	2.10	2.11	2.11.1	2.11.3	2.15	2.15.1	2.16	2.17	2.18	2.19
Alemania	26.4.96																																	
Argentina	8.9.86					x											x	x	x		x	x			x	x			x			x	x	
Australia	26.4.93			x		x				x			x	x	x		x	x			x				x	x								
Bárbados	30.11.82			x																					x									
Bélgica	10.3.97		x	x						x								x	x		x	x						x				x	x	
Canadá	12.12.88							x																										
China	26.3.96												x		x		x								x	x								
Cuba	19.5.94			x								x							x										x	x				
Dinamarca	5.4.93			x																				x										
España	4.6.79			x						x																					x	x	x	
Estados Unidos	28.10.87			x	x	x			x	x							x	x			x			x					x					x
Federación de Rusia	5.5.88									x																								
Finlandia	21.8.78																																	
Francia	24.11.94																																x	
Grecia	9.8.72																														x	x	x	
India	1.9.76			x																						x								
Irlanda	15.12.71			x																														
Italia	10.1.91					x				x								x	x								x							
Madagascar	8.7.70																														x			
México	28.10.87									x							x		x															
Nigeria	30.6.71																																	
Noruega	1.5.92																																	
Nueva Zelanda	22.4.80			x						x			x												x	x								
Países Bajos	15.12.93							x											x															
Polonia	1.8.78							x														x												
Reino Unido	25.6.97									x	x		x					x														x	x	
Seychelles	11.3.91						x				x																							
Singapur	22.8.78										x						x																	
Suecia	1.5.92																																	
Tailandia	26.3.92																		x						x	x						x	x	
Trinidad y Tobago	16.3.67			x		x			x																x	x								
Yugoslavia	18.12.70			x																														
Hong Kong China y miembros asociados	5.9.94		x	x			x		x		x						x	x	x															

Clave ☐ No se han notificado diferencias ☒ Se han notificado diferencias – véanse los pormenores en las siguientes páginas


2.20
2.21
2.22
2.23
2.24
2.25
2.26
3.1
3.3.1
3.3.3
3.7
3.10
3.10.1
3.10.2
3.12
3.14
3.15
3.15.1
3.20
3.21
3.22
3.23
3.25
3.26
3.27
3.31
3.32
3.34
3.35
3.44
3.45
3.47
4.8
4.10
4.12
4.13
4.14
4.15
5.1
5.4.1
5.5
5.7
5.9
5.10
6.3
6.4
6.6
6.8
6.9

Notificaciones de los Gobiernos Contratantes de diferencias entre las prácticas nacionales* y las normas del Convenio

NORMA	
1.5 Norma	
BÉLGICA	Esta norma no se aplica todavía plenamente al despacho de buques por no disponerse aún de medios suficientes de tratamiento o intercambio electrónico de datos.
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, puede aceptarla si la expresión *Norma internacional* se sustituye por *Mensaje normalizado de las Naciones Unidas.*
2.1. Norma	
AUSTRALIA	Los pasajeros que salen y que llegan han de rellenar las tarjetas de pasajeros. Se exige una lista de los puertos de escala para determinar la fecha de exportación de las mercancías. Cuando se transportan animales se exigen determinados documentos referentes a la cuarentena animal. Se exige una declaración por radio acerca de la salud, la existencia de animales a bordo, información acerca de las aguas de lastre y acerca de la posesión de un certificado válido de desratización o un certificado de exención de desratización.

NORMAS *(continuación)*

2.1. Norma *(continuación)*

BARBADOS	Los documentos indicados en la norma son insuficientes y deberían ampliarse a los siguientes: a) el certificado de desratización o el certificado de exención de desratización indicados en el apéndice I del Reglamento sanitario internacional, 1969; b) una lista de la carga que no figure en el manifiesto; c) un certificado de animales a bordo; y d) un certificado de despacho del último puerto de escala.
BÉLGICA	Esta norma no se aplica todavía plenamente. *Observación de Bélgica:* Para no ir a zaga de los acontecimientos internacionales debería ampliarse el número de documentos que se especifican en esta norma 2.1 con los siguientes: a) una lista de polizones (en duplicado), si procede; b) el documento de despacho del buque expedido en el puerto anterior; c) el certificado de desratización o de exención de desratización que figura en el apéndice 1 del Reglamento Sanitario Internacional de 1969.

* O las prácticas locales. Como en el caso de Hong Kong, China (Miembro Asociado).

NORMAS *(continuación)*

2.1. Norma *(continuación)*

CUBA	En Cuba se exige el Manifiesto de Carga en lugar de la Declaración de carga. Las autoridades públicas exigen además, a la llegada del buque, la presentación de los siguientes documentos: • certificado de desratización o de exención de desratización; • declaración de armas de fuego; • declaración de narcóticos; • declaración de productos de origen animal o vegetal. Los documentos a presentar deben estar fechados y firmados por el capitán del buque, por lo que no son aplicables las alternativas de las normas 2.2.3, 2.3.3, 2.4.1, 2.5.1, 2.6.2 y 2.7.5.
DINAMARCA	De conformidad con el artículo 5 del Convenio de Helsinki, de 19 de agosto de 1925, el Departamento de Aduanas de Dinamarca se reserva el derecho de exigir de los capitanes de los buques de menos de 500 toneladas que transporten bebidas alcohólicas entre países Partes en dicho Convenio, un documento certificado por las autoridades de aduanas del país de salida con los datos sobre embarque y desembarque de dichas bebidas. En el caso de Groenlandia, las autoridades danesas se reservan el derecho de exigir una documentación adicional a la declaración marítima de sanidad que acredite que ninguna persona a bordo tiene sífilis.
ESPAÑA	Se exige el manifiesto del buque en lugar de la declaración general y de la declaración de carga. También se exige una declaración de las provisiones de a bordo y de los aparejos y las piezas de repuesto del buque.
ESTADOS UNIDOS	Las autoridades de los Estados Unidos exigen: 1) Documento de despacho si ha sido expedido en puertos extranjeros. 2) Declaración jurada de propiedad del buque 3) Solicitud de permiso o licencia especial para cargar o descargar pasajeros, carga, equipaje u otros artículos. 4) Informe sobre la utilización y el rendimiento del buque e informe estadístico acerca de los contenedores, tanto para los movimientos de entrada como para los de salida. Estos documentos deben presentarse al Servicio de Aduana de los Estados Unidos para su transmisión a la Administración marítima 30 días después de despacho en aduanas en el primer puerto estadounidense cuando el buque procede de un puerto extranjero y 30 días después del despacho en aduanas en el último puerto estadounidense antes de salir hacia un puerto extranjero.
INDIA	De conformidad con la reglamentación vigente en la India se exige un certificado del oficial del puerto y un De conformidad con a reglamentación vigente en la India se exige un certificado del oficial del puerto y un certificado de mercancías en cubierta además de los documentos enumerados en la norma.

IRLANDA	La práctica seguida en Irlanda difiere de la norma 2.1 en dos aspectos. En primer lugar, el capitán de un buque de pasajeros que realice determinados servicios debe rellenar, con fines estadísticos, un sencillo formulario referente al número de pasajeros que llegan al Estado o que salen de él, además de la lista de pasajeros. En segundo lugar, el capitán de un buque que transporte cereales debe llenar, al llegar a un puerto irlandés, un formulario sobre detalles del buque y su carga.
NUEVA ZELANDIA	Las comunicaciones entre los distintos departamentos ministeriales han puesto de manifiesto que las diferencias notificadas anteriormente por el Gobierno de Nueva Zelandia no reflejan debidamente lo prescrito por las leyes nacionales en materia de documentación suplementaria a la especificada en la norma. Por ello, es necesario notificar la diferencia enmendada siguiente: Nueva Zelandia exige, además, que se presenten a las autoridades públicas los siguientes formularios: • Lista de inmigrantes a los que se prohíbe o restringe la entrada en el país, • Detalles del certificado del buque, • Lista de venenos (no hay un modelo oficial), • Lista de pasajeros en tránsito (no hay un modelo oficial, pero puede utilizarse el modelo 1D de Nueva Zelandia que corresponde al de la lista de pasajeros normalizada de la OMI), • Lista de armas de fuego (no hay un modelo oficial; no se aplica a la carga), • Certificado del capitán con respecto a la carne, las basuras y todos los animales vivos transportados a bordo, • Fianza y garantía del capitán que obliga a éste a retener a bordo los animales que no pueden ser desembarcados en Nueva Zelandia.
TRINIDAD Y TOBAGO	Se exige una lista de polizones (por duplicado) y una tarjeta de embarco o desembarco con respecto a cada pasajero que embarque o desembarque, además de los documentos indicados.
YUGOSLAVIA	Además de los documentos enumerados se exige una "Declaración de mercancías importadas y en tránsito".
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China exige un certificado de despacho del último puerto de escala y el certificado de matrícula.
2.2 Norma	
ESTADOS UNIDOS	Además de la declaración general, las autoridades de los Estados Unidos requieren la "Declaración jurada del capitán a la entrada del buque dedicado al comercio exterior" (Formulario de aduanas 1300) que contiene también información sobre el buque.
2.2.3 Norma	
ARGENTINA	La declaración general debe ser fechada y firmada por el capitán o la persona responsable del medio de transporte. Ni el agente del buque ni las demás personas autorizadas por el capitán están facultadas para ello.
AUSTRALIA	La declaración general debe estar fechada y firmada por el capitán del buque, por el propietario o por su agente autorizado. Parte de la declaración general debe de hacerse por adelantado y ser enviada a la aduana con antelación a la llegada del buque a los puertos de escala. El resto de los pormenores se facilitarán a la aduana dentro de las 24 horas siguientes de la llegada del buque a cada puerto de escala.
ESTADOS UNIDOS	La declaración general debe ser firmada por el capitán o cualquier oficial de puente o sobrecargo facultado para ello. Un agente del buque no está autorizado para firmar.
ITALIA	La norma en cuestión no es compatible con la legislación italiana, y es por tanto inaceptable, puesto que los artículos 179, 180, 181, 182 y 183 del Código de navegación italiano no cuentan a los agentes del buque entre las personas debidamente autorizadas para firmar la declaración general. (La numeración de los artículos mencionados fue modificada recientemente.)
TRINIDAD Y TOBAGO	Para los buques de menos de 100 toneladas la declaración general deberá ir fechada y firmada únicamente por el capitán del buque.
2.3 Norma	
SEYCHELLES	Los pormenores referentes a carga peligrosa y plantas y animales vivos deben presentarse separadamente de la declaración de carga. Todas las plantas y animales vivos a bordo del buque quedan sujetos a la inspección de las autoridades sanitarias.
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, exige que el nombre del consignatario se incluye en la declaración de carga.
2.3.2 Norma	
CANADÁ	La legislación nacional dispone que toda la carga con destino a Canadá debe ser declarada en el puerto de llegada. En los siguientes puertos de escala, el capitán o el agente únicamente debe comunicar a las autoridades aduaneras la carga que va a descargarse en el puerto de que se trate.
PAÍSES BAJOS	El texto debe interpretarse de forma que se aplica únicamente a la carga que queda a bordo para ser descargada en un puerto de otro país. Por esta razón, la norma no puede aplicarse con respecto a las mercancías que queden a bordo en un puerto de los Países Bajos para descargarlas en otro puerto del propio país.
POLONIA	El Gobierno polaco ha formulado reservas a esta norma.
2.3.3 Norma	
ESPAÑA	El manifiesto del buque (que sustituye a la declaración general y la declaración de carga de conformidad con la notificación de diferencias referentes a la norma 2.1) debe ser presentada y firmada por el capitán o por un oficial debidamente autorizado por aquél.
ESTADOS UNIDOS	Los Estados Unidos han adoptado la declaración de carga como complemento de la declaración general para los manifiestos de entrada y de salida. Los Estados Unidos no exigen una firma en la declaración de carga; la firma en la declaración general abarca la declaración de carga y todos los demás documentos que constituyen el manifiesto del buque. La declaración general debe ir firmada por el capitán o por cualquier oficial de puente o sobrecargo facultado para ello. Un agente del buque no está autorizado para firmar.
TRINIDAD Y TOBAGO	Para los buques de menos de 100 toneladas la declaración de carga debe estar fechada y firmada solamente por el capitán del buque.
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, expresa su preocupación acerca de las personas en quienes el capitán puede delegar su autoridad para que firmen en su nombre, y está averiguando si la legislación local permite esta práctica.
2.3.4 Norma	
AUSTRALIA	*Véase la Práctica recomendada 2.3.1 y 2.3.4.1.*

BÉLGICA	En ciertos casos la Aduana acepta provisionalmente una copia del manifiesto en lugar de la declaración de carga para acelerar el desembarque, pero la declaración debe presentarse después.
ESTADOS UNIDOS	El Servicio de Aduanas de los Estados Unidos considera la declaración de carga como otro de los documentos que constituyen el manifiesto de un buque. Fundamentalmente para los manifiestos de exportación el Servicio de Aduanas estadounidense requiere una declaración de carga, con conocimientos de embarque o documentos comerciales equivalentes relativos a la carga; y para los manifiestos de importación, se requiere simplemente la declaración de carga; en uno y otro caso deben presentarse también otros documentos para constituir el manifiesto completo del buque.
FEDERACIÓN DE RUSIA	Las disposiciones rusas pertinentes no permiten aplicar esta disposición con carácter de norma.
ITALIA	Las reglamentaciones italianas (artículo 179 del Código de navegación italiano y el artículo 106 D.P.R. del 23 de enero de 1973 Nº 43 y los artículos 125, 126, y 127 R.D. del 13 de febrero de 1896, Nº 65 exigen información adicional y no aceptan como norma la "declaración general" ni la "declaración de carga".
MÉXICO	México no puede aceptar las normas 2.3.4 y 2.6.1. ni la nueva práctica recomendada 2.3.4.1, porque alteran las disposiciones actualmente en vigor por lo que respecta a aduanas y migración.
NUEVA ZELANDIA	Si bien esta [Norma] es aceptable, en este momento Nueva Zelandia no puede aceptar copias del conocimiento de embarque como alternativa a la copia del manifiesto del buque.
REINO UNIDO	La [Norma se adopta] siempre que se incluya la información adicional notificada con respecto al apartado b) de [la Práctica recomendada] 2.3.1; el conocimiento de embarque puede aceptarse como alternativa sólo si toda la carga está incluida en un solo conocimiento de embarque.
2.3.5 Norma	
SEYCHELLES	Generalmente se exige una lista de bultos.
SINGAPUR	No puede adoptarla. Debe indicarse toda la carga en el manifiesto.
REINO UNIDO	Adoptada. Todo paquete que no figure en el manifiesto y que esté en posesión del capitán del buque debe indicarse en la declaración de efectos y mercancías de la tripulación.
HONG KONG CHINA	La legislación de Hong Kong, China, no tiene una disposición a este respecto. Nota: La legislación de Hong Kong, China exige que los bultos de importación o cualquier tipo de carga se hagan constar en un manifiesto de carga, es decir "un documento elaborado en forma de manifiesto en el que figuren los pormenores prescritos por ley, pero no incluye ningún documento, que contenga pormenores iguales o semejantes, que no haya sido elaborado expresamente como manifiesto".
2.4 Norma	
CUBA	La presentación de la declaración de provisiones del buque no exime la posibilidad de inspecciones por parte de las autoridades públicas correspondientes.
2.4.1 Norma	
AUSTRALIA	La declaración de provisiones de a bordo debe estar fechada y firmada por el capitán. La declaración de provisiones de a bordo que se haya usado para la tienda o la cantina de a bordo debe ser firmada por la persona encargada de la tienda o la cantina del buque.

2.4.1 Norma *(continuación)*	
CHINA	En China, en el manifiesto de carga y la declaración de los efectos de la tripulación debe figurar también: a) vino, bebidas alcohólicas, cigarrillos y tabaco, etc.; b) divisas en efectivo y cheques; c) oro, plata o productos elaborados con estos metales y joyas; d) efectos de un valor superior a 500 RMB; e) estupefacientes.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia exige también un certificado del capitán con respecto a la carne, las basuras y los animales vivos que se encuentren a bordo.
REINO UNIDO	La combinación de la declaración general y la declaración de provisiones del buque debe ser firmada y fechada por el capitán en persona.
2.5 Norma	
AUSTRALIA	Se exige la declaración de efectos y mercancías de la tripulación a la salida para su debida comprobación.
2.5.1 Norma	
AUSTRALIA	La declaración de efectos y mercancías de la tripulación debe estar fechada y firmada por el capitán del buque.
CHINA	En China, en el manifiesto de carga y la declaración de los efectos de la tripulación debe figurar también: a) vino, bebidas alcohólicas, cigarrillos y tabaco, etc.; b) divisas en efectivo y cheques; c) oro, plata o productos elaborados con estos metales y joyas; d) efectos de un valor superior a 500 RMB; e) estupefacientes.
2.6.1 Norma	
ARGENTINA	Debe incluirse información adicional acerca del sexo de los miembros de la tripulación.
AUSTRALIA	Se ha de enviar a la aduana información referente a la lista de la tripulación con 24 ó 48 horas de antelación a la llegada del buque a cada puerto de escala. Se exige la siguiente información adicional. • número de la travesía • número de referencia en concordancia • sexo de los miembros de la tripulación
CHINA	En China, la lista de la tripulación debe contener información complementaria sobre su "sexo".
ESTADOS UNIDOS	La lista de la tripulación pide la fecha de salida del buque del último puerto extranjero antes de la llegada a los Estados Unidos y el lugar en que fue contratado el tripulante.
MÉXICO	México no puede aceptar las normas 2.3.4 y 2.6.1, ni la nueva práctica recomendada 2.3.4.1, porque alteran las disposiciones actualmente en vigor por lo que respecta a aduanas y migración.

SINGAPUR	La [Norma] es aceptable en general. No obstante, la ley requiere la información exigida en la lista de la tripulación vigente en Singapur. Se exigen ciertos detalles que no figuran en la Norma por ejemplo el "nombre en caracteres chinos", el "puerto de contratación" y la "fecha de contratación". Esta información adicional es indispensable en ciertos casos.
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, exige además el puerto de contratación y la fecha de contratación, así como el de sexo los miembros de la tripulación.

2.6.2. Norma

ARGENTINA	La lista de la tripulación estará fechada y firmada por el capitán o la persona encargada del medio de transporte.
AUSTRALIA	La lista de la tripulación debe estar fechada y firmada por el capitán del buque, el propietario o sus agentes autorizados.
BÉLGICA	Aunque esta norma es aceptable en general sólo se admiten las listas de la tripulación fechadas y firmadas por el capitán del buque.
ITALIA	Se ha aceptado la lista de la tripulación con la firma del capitán.
REINO UNIDO	El Gobierno de Su Majestad acepta únicamente la firma del capitán.
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, expresa su preocupación acerca de las personas en quienes el capitán puede delegar su autoridad para que firmen en su nombre, y está averiguando si la legislación local permite esta práctica.

2.6.3 Norma

ARGENTINA	La Argentina desea notificar que su legislación en la materia (decreto 4418/65, capítulo VII) difiere de la norma enmendada en que dispone que la autoridad argentina exija la lista de la tripulación del buque, cada vez que éste toca puerto argentino y que sale del mismo, independientemente de la regularidad del itinerario y del tiempo que invierta en la travesía. Por razones de seguridad estatal y de control migratorio no es posible alterar nuestra legislación y prácticas internas para satisfacer la norma 2.6.3.
BÉLGICA	En virtud de la legislación belga el capitán de todo buque de navegación marítima está obligado en principio a, entre otras cosas, presentar una lista de la tripulación a las autoridades competentes de control fronterizo al arribar a un puerto belga. Las autoridades de Bélgica están dispuestas a considerar la aceptación de la norma siempre que siga siendo posible efectuar controles ocasionalmente, ya que la práctica ha demostrado que, en las listas de la tripulación a los transbordadores extranjeros que

2.6.3 Norma *(continuación)*

BÉLGICA *(continuación)*	prestan servicio regular, la indicación "No hubo modificaciones" no siempre se ajusta a los hechos. Sin embargo, estas consideraciones de procedimiento y de orden práctico, basadas en las realidades del tráfico diario de transbordadores (entre el Reino Unido y Bélgica), indican que sería imposible cumplir plenamente la norma. Esta decisión no alterará en modo alguno la tradicional actitud de Bélgica de fomentar la política de facilitación de la OMI.
CUBA	La lista de tripulantes debe presentarse cada vez que el buque arribe a puerto, con independencia de la frecuencia de los arribos.
ESTADOS UNIDOS	Los Estados Unidos exigen que el capitán o el agente de un buque presenten a la llegada, cuando proceden de territorio extranjero o de una posesión estadounidense de ultramar, un manifiesto de todos los tripulantes en el formulario I-418 de conformidad con las instrucciones contenidas en él. Los buques de matrícula estadounidense, canadiense o británica en los Grandes Lagos están exentos de la obligación de presentar un manifiesto. Sin embargo, cuando tales buques estén tripulados por ciudadanos que no sean estaounidenses, canadienses o británicos, deberá presentarse un manifiesto en el formulario I-418, únicamente en el primer viaje realizado en un año civil.
ITALIA	No puede adoptar esta norma. En virtud de la legislación italiana, el capitán de cualquier buque de navegación marítima está obligado a proporcionar una lista de la tripulación a las autoridades de control fronterizo competentes cuando toca puerto italiano.
MÉXICO	México no puede aceptar el texto de la norma 2.6.3 por existir disposición expresa en la legislación marítima nacional que exige la presentación entre otros documentos, de una lista de la tripulación a la entrada en puerto mexicano de cualquier buque, de pabellón nacional o extranjero, a fin de autorizarlo a operar en los puertos nacionales. Esta disposición no prevé excepciones. En consecuencia, México tampoco puede aceptar la práctica recomendada 2.6.4, ligada directamente con la nueva norma 2.6.3.
PAÍSES BAJOS	En virtud de la legislación de los Países Bajos sobre extranjeros, el capitán de un buque de navegación marítima está obligado en principio a proporcionar una lista de la tripulación a las autoridades de control fronterizo a la llegada del buque. Al mismo tiempo, el Ministerio de Justicia puede conceder exenciones de esta prescripción, para lo cual la compañía naviera o el agente marítimo interesado deben presentar una solicitud a dicho Ministerio. Sin embargo, la nueva norma 2.6.3 da a entender que la exención será concedida automáticamente, es decir, sin que la compañía naviera o su agente tengan que solicitarla. Es evidente que la legislación de los Países Bajos en la materia ya ofrece un alto grado de facilitación. Solamente en la manera de obtener esta facilitación, en su procedimiento, la legislación de los Países Bajos difiere ligeramente de la nueva norma 2.6.3. Las investigaciones han indicado además que los viajes cortos desde y hacia los Países Bajos se caracterizan por una discontinuidad estructural en lo que respecta a personal, materiales y aparejos y pertrechos empleados. En consecuencia, la declaración de que no hubo modificaciones, tal como se dispone en la nueva norma, sería la excepción y no la regla. Por lo tanto, en las presentes circunstancias las compañías navieras casi nunca solicitan una exención. Basándose en estas consideraciones de procedimiento y de orden práctico, el Gobierno de los Países bajos ha llegado a la conclusión de que el cumplimiento de la nueva norma 2.6.3 sería impracticable. Esta decisión no afectará en modo alguno la tradicional política del Gobierno de los Países Bajos de procurar un cumplimiento óptimo de todas las medidas de facilitación de la OMI.
TAILANDIA	Tailandia exige la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala dentro de un plazo de 24 horas tras la llegada del buque a un puerto.
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, exige una nueva lista de la tripulación en cada ocasión que un buque toca puerto.

2.7.5 Norma

ARGENTINA	La lista de pasajeros debe estar fechada y firmada por el capitán del buque o la persona responsable del medio de transporte.

AUSTRALIA	La lista de pasajeros debe estar fechada y firmada por el capitán del buque, el propietario o sus agentes autorizados.
BÉLGICA	Aunque esta norma es aceptable en general, sólo se admiten las listas de pasajeros fechadas y firmadas por el *capitán* del buque.
ESTADOS UNIDOS	La lista de pasajeros debe estar firmada por el capitán del buque u otro oficial autorizado. El agente del buque no está autorizado a firmar.

2.7.6 Norma

ARGENTINA	El reglamento de inmigración estipula que el armador o un representante del mismo debidamente autorizado ha de notificar la llegada de cualquier pasajero clandestino. El incumplimiento de esta obligación será sancionado.
BÉLGICA	Es más fácil comunicar a la autoridad encargada del control de fronteras los casos de polizonaje mediante una notificación directa del capitán del buque o de su agente local, como se hace actualmente. Se da por entendido que éstos actúan *en nombre* del armador en cuestión, a menos que se indique lo contrario.
POLONIA	El gobierno polaco ha formulado una reserva con respecto a esta norma.

2.9 Norma

DINAMARCA	En el caso de Groenlandia, las autoridades danesas se reservan el derecho de exigir que un buque en su primer puerto de escala en Groenlandia obtenga del servicio médico local un certificado de sanidad que será el documento básico que sirva para facilitar la información exigida por las autoridades portuarias con respecto al estado sanitario existente a bordo en las siguientes llegadas a puertos de Groenlandia durante el viaje. Las autoridades portuarias de Groenlandia no están autorizadas a aceptar la declaración marítima de sanidad en lugar de dicho certificado.
ESTADOS UNIDOS	Se exige la declaración de cuarentena marítima, formulario HSM 13.19 (NCDC).

2.10 Norma

ARGENTINA	El número de ejemplares exigidos de estos documentos es el siguiente: • 1 ejemplar de la declaración general • 2 ejemplares de la lista de la tripulación • 1 ejemplar de la lista de pasajeros.
AUSTRALIA	Para determinados cruceros pueden exigirse hasta seis ejemplares de la lista de pasajeros.
BARBADOS	Las autoridades públicas exigen siete (7) en lugar de cuatro (4) ejemplares de la declaración de carga y dos (2) en lugar de un (1) ejemplar de la declaración marítima de sanidad.
CHINA	En China, las autoridades exigen también que la declaración de carga vaya acompañada de dos copias del manifiesto de carga. No será necesario presentar la declaración de carga cuando no se encuentren importaciones ni exportaciones a bordo.
NUEVA ZELANDIA	El número de ejemplares previsto en general es mayor que el que se exige en Nueva Zelandia. Sin embargo, se pide además un certificado del capitán referente a la carne, las basuras y los animales vivos que haya a bordo. También se exige un ejemplar de la fianza y garantía del capitán cuando hay animales vivos a bordo.
TAILANDIA	Tailandia puede exigir otros documentos y copias adicionales de los documentos previstos en este apartado.
TRINIDAD Y TOBAGO	En lugar de los cuatro ejemplares de la declaración de carga las autoridades aduaneras exigen seis ejemplares.

2.11 Norma

ARGENTINA	Se exigirá el siguiente número de ejemplares de estos documentos: • 1 ejemplar de la declaración general • 2 ejemplares de la lista de tripulación • 3 ejemplar de la lista de pasajeros.
AUSTRALIA	Se exigen tres copias de la lista de pasajeros en viaje de ida.
CHINA	En China, las autoridades exigen también que la declaración de carga vaya acompañada de dos copias del manifiesto de carga. No será necesario presentar la declaración de carga cuando no se encuentren importaciones ni exportaciones a bordo. En China, es necesario presentar una declaración de carga a la salida del buque del puerto; deberán presentarse tres (3) copias de la lista de tripulantes en el caso de que se haya producido algún cambio en el número o composición de la tripulación del buque a su llegada o salida; deberán presentarse tres (3) copias de la lista de pasajeros en el caso de que se haya producido algún cambio en el número o composición de los pasajeros del buque a su llegada o salida.
INDIA	En virtud de los reglamentos nacionales se exigen tres (3) ejemplares de la lista de pasajeros y de la lista de la tripulación.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia exige cuatro ejemplares de la lista de pasajeros cuando un buque sale del país.
TAILANDIA	Tailandia puede exigir otros documentos y copias adicionales de los documentos previstos en este apartado.
TRINIDAD Y TOBAGO	Se exigen cuatro ejemplares de la lista de pasajeros en lugar de los dos indicados en la sección y deben agregarse dos ejemplares del aviso de salidas previstas a la lista de documentos exigidos por las autoridades antes de la salida de un buque.

2.11.1 Norma

ITALIA	No es aceptable, ya que las reglamentaciones nacionales exigen que todas las mercancías que formen parte de la carga se consignen en los documentos de salida mediante listas separadas para las mercancías nacionales y extranjeras. Además, las mercancías que hayan permanecido a bordo deben consignarse por separado de las cargadas o recibidas en transbordo.

2.11.3 Norma

BÉLGICA	Aunque esta norma es aceptable en general, sólo se admite una copia de la lista de la tripulación presentada a la llegada del buque y firmada de nuevo por el capitán a la salida si no ha habido ningún cambio en el número o composición de la tripulación. En el caso de que los haya habido debe presentarse una lista actualizada de la tripulación a la autoridad encargada del control de fronteras.

2.15 Norma

ARGENTINA	Aunque se aceptarán las declaraciones de llegada escritas a mano que sean legibles, es aconsejable que se escriban a máquina siempre que sea posible.
CUBA	Los documentos a presentar a las autoridades públicas deben ser legibles y comprensibles y deben confeccionarse por medios mecánicos o electrónicos.

ESTADOS UNIDOS

En la actualidad, la ley nacional prescribe que la información del manifiesto de carga exigido por el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos se presente por escrito. El Servicio de Aduanas de los Estados Unidos está tratando actualmente de conseguir autorización legislativa para permitir la transmisión electrónica de tales datos.

2.15.1 Norma

CUBA

La autenticación de la información debe realizarse por el capitán del buque mediante firma manuscrita.

2.16 Norma

ESPAÑA

Se exigen visados consulares en casos siguientes:

a) Manifiestos de los buques de poca capacidad, es decir, buques de menos de 150 toneladas de registro neto.

b) Manifiestos de los buques dedicados a viajes internacionales que transporten mercancías sujetas a monopolio, excepto las comprendidas en el monopolio de petróleos. En todo caso se entenderá que subsiste la obligación de indicar, en el manifiesto que lleve el visado consular, las existencias de tabaco que excedan de los tipos indicados en el artículo 70 del reglamento aduanero.

c) Manifiestos de los buques dedicados a viajes internacionales que transporten las mercancías que el Ministerio de Hacienda estipulará mediante una orden de carácter general.

GRECIA

La ley griega (artículo 18 del reglamento aduanero) deja a discreción del Ministro de Hacienda el exigir la legalización del manifiesto del buque y/o de los demás documentos de los buques de hasta 100 toneladas procedentes de puertos extranjeros y que no estén obligados a transportar correo en virtud de un convenio.
Esa discreción podrá ejercerse igualmente en el caso de los buques de cualquier tonelaje que lleguen de determinados puertos extranjeros para impedir el contrabando o por otro motivo.

MADAGASCAR

Madagascar se propone a partir de ahora aligerar el cumplimiento del artículo 82 de la orden Nº 61-553 de 12 de octubre de 1962, que exigía refrendo consular previo de las declaraciones de carga, de forma que a partir de ahora sus cónsules podrán refrendar dichos documentos cuando así lo prescriba la legislación aduanera.

2.17 Norma

ARGENTINA

Los errores contenidos en los documentos acarrearán las sanciones previstas por los reglamentos nacionales.

BÉLGICA

Esta norma, si bien ha sido siempre seguida en la práctica administrativa, transforma dicha práctica en una obligación de las autoridades competentes, lo cual no es aceptable según la legislación belga vigente (véase también las observaciones formuladas por Francia).

ESPAÑA

Por regla general, la corrección de errores en el manifiesto y en los documentos complementarios únicamente puede autorizarse si lo solicitan los armadores, expedidores o consignatarios antes de la llegada del buque al primer puerto español de escala o bien si puede demostrarse que se trata de un simple error material.

FRANCIA

Esta norma corresponde en realidad a la práctica de la Administración francesa; pero no es aceptable transformarla en una obligación de la Administración.

GRECIA

La ley griega difiere de estas disposiciones en que según éstas las autoridades públicas autorizarán la corrección de errores en determinados documentos mientras la ley griega no lo permite. El artículo 16 del reglamento aduanero, en especial, dispone que "el manifiesto se escribirá con tinta, sin correcciones, supresiones o enmiendas, indicará las cantidades en letra y en números y estará firmado por el capitán o en determinadas circunstancias por el agente del buque".

REINO UNIDO

Esta norma representa la práctica administrativa normal del Reino Unido, pero el incumplimiento de las obligaciones que fija la legislación de aduanas seguirá sujeto a las sanciones que determina dicha legislación.

TAILANDIA

Esta norma es incompatible con las leyes tailandesas.

2.18 Norma

ARGENTINA

Los errores en los documentos acarrearán las sanciones previstas por los reglamentos nacionales.

BÉLGICA

Estas disposiciones, aceptables en principio, son sin embargo contrarias a la legislación penal vigente, por la cual los tribunales decidirán en definitiva según cada caso, teniendo en cuenta todos los datos pertinentes presentados.

ESPAÑA

Los errores en los documentos del buque pueden dar lugar a sanciones. Estas sanciones pueden reducirse en gran medida si se ofrece justificación.

ESTADOS UNIDOS

Los Estados Unidos pueden imponer y de hecho imponen sanciones en casos de negligencia o falta de diligencia inmediatamente después de haber sido descubierto. La ausencia de una "intención de infringir" no nos impide imponer una sanción. No obstante, en el momento en que se impone la sanción se informa al interesado de que puede elevar al Servicio de Aduanas de los Estados Unidos en el plazo de 30 días una petición de levantamiento de la sanción, exponiendo todas las circunstancias atenuantes.

GRECIA

Lo mismo que para la norma 2.17.

REINO UNIDO

Esta norma representa la práctica administrativa normal del Reino Unido, pero el incumplimiento de las obligaciones que fija la legislación de aduanas seguirá sujeto a las sanciones que determina dicha legislación.

TAILANDIA

Esta norma es incompatible con las leyes tailandesas.

2.22 Norma

CANADÁ

Las disposiciones canadienses de inmigración exigen que el capitán del buque, cada vez que éste llegue a un puerto canadiense procedentes de un puerto situado fuera del Canadá, entregue al oficial de inmigración encargado una lista de la tripulación en la forma prescrita por el Ministro (formulario FAL 5) y presente los miembros de la tripulación que se le soliciten para ser examinados.

CHINA

En China, las autoridades exigen que los buques que hagan escala en sus puertos para desembarcar a los tripulantes, pasajeros u otras personas enfermas o heridas para someterse a tratamiento médico presenten los documentos y sean inspeccionados en el caso de que el buque no pueda salir del puerto durante más de 24 horas debido a circunstancias especiales. Los propietarios o armadores de buques que lleven polizones, personas a las que se haya prohibido la entrada o salida del país, o personas sin documentos de viaje válidos, sean sancionados de conformidad con los reglamentos chinos pertinentes.

FEDERACIÓN DE RUSIA

Los buques extranjeros que toquen puertos rusos para desembarcar tripulantes o pasajeros enfermos o lesionados deben presentar a las autoridades fronterizas la lista de la tripulación o la lista de pasajeros y los pasaportes de las personas que queden en tierra.

SINGAPUR	La enmienda referente a las medidas especiales de facilitación para los buques que hagan escala con el fin de desembarcar a miembros de la tripulación , pasajeros u otras personas enfermas o lesionadas para que reciban asistencia médica de urgencia, es aceptable con reservas sobre esta norma.
HONG KONG. CHINA	Hong Kong, China, considera cada caso según las circunstancias. Los buques que sólo tocan puerto para desembarcar a miembros de la tripulación enfermos o lesionados y que parten inmediatamente, con frecuencia están exentos de todas las formalidades en puerto.

2.23 Norma

HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, considera cada caso según las circunstancias . Los buques que sólo tocan puerto para desembarcar a miembros de la tripulación enfermos o lesionados y que parten inmediatamente, con frecuencia están exentos de todas las formalidades en puerto.

2.25 Norma

ESPAÑA	Queda entendido que los gastos de repatriación ya sean voluntarios o forzosos, de toda persona que haya recibido cuidados médicos, serán sufragados por el transportista o el agente del buque.
FRANCIA	Esta norma puede aplicarse, en el entendido de que el costo de repatriar a los marineros extranjeros que desembarquen en Francia para recibir asistencia médica será sufragado por el transportista.

3.1. Norma

BÉLGICA

Aunque se aplica esta norma, debe señalarse que:

a) hay que establecer una diferencia entre los pasajeros que desembarcan y los pasajeros en tránsito; y

b) en algunos casos no basta con un pasaporte válido, sino que ha de obtenerse también un visado válido.

3.3.1. Norma

HONG KONG, CHINA	De conformidad con las disposiciones pertinentes de la legislación de Hong Kong, China, en caso de que se condene a una persona por el uso o la posesión de un documento de identidad falsificado u obtenido mediante fraude, dicho documento se confiscará por orden del juzgado. El poder ejecutivo de Hong Kong, China, no puede imponer al poder judicial el cumplimiento de la devolución a las autoridades pertinentes de los documentos falsificados u obtenidos mediante fraude. A las personas que llegan a Hong Kong, China, sin documentos de identidad válidos, normalmente no se les permite desembarcar. Hong Kong no aceptará la carta propuesta en lugar de documentos de identidad válidos. En Hong Kong, China, existe un sistema de determinación del estatuto de refugiado para los emigrantes vietnamitas.

3.3.3. Norma

REINO UNIDO	Cuando se determine que una persona ha entrado en el Reino Unido contraviniendo la normativa sobre inmigración, está sujeta a que se la traslade fuera del país a expensas del transportista que la trajo o, si se trata de un tripulante, a expensas de la compañía naviera en cuestión.

3.7 Norma

CUBA	Las autoridades sanitarias no exigen ni a tripulantes ni pasajeros la presentación del certificado de vacunación internacional contra enfermedades de cuarentena.

3.10 Norma

REINO UNIDO	Aunque el Gobierno de Su Majestad acepta el documento de marino mercante en lugar de pasaporte si indica debidamente la nacionalidad y la identidad de su titular, en el caso de un documento expedido a una persona que no sea nacional del país expedidor, el Gobierno de Su Majestad exigirá una garantía de regreso al país expedidor además de los pormenores especificados en la norma 3.10.1

3.10.1 Norma

ARGENTINA	En el documento de identidad de la gente de mar deberá constar el sexo.
REINO UNIDO	Aunque el Gobierno de Su Majestad acepta el documento de marino mercante en lugar del pasaporte si indica satisfactoriamente la nacionalidad y la identidad del titular, en el caso de un documento expendido a una persona que no sea nacional del Estado expedidor, el Gobierno de Su Majestad exigiría una garantía de retorno al país expedidor además de los pormenores especificados en esta norma.
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, acepta el documento de identidad para los marinos mercantes en lugar de pasaporte si indica satisfactoriamente la nacionalidad y la identidad del titular. En el caso de un documento expedido a una persona que no sea nacional del Estado expedidor, Hong Kong, China, exige una garantía de retorno al país expedidor además de los pormenores especificados en la norma 3.10.1.

3.10.2 Norma

DINAMARCA	El documento de identidad de marino mercante que no esté redactado en danés, inglés, francés, italiano, noruego, español, sueco o alemán debe indicar la dirección y la nacionalidad de su titular en uno de estos idiomas por lo menos.
INDIA	En la India, el documento de identidad de marino mercante será aceptado como documento de viaje válido en lugar del pasaporte nacional, pero el marino mercante que viaje a la India como pasajero debe poseer un visado para la India.
NUEVA ZELANDIA	La legislación neocelandesa actual no reconoce la validez del documento de identidad de marino mercante en lugar del pasaporte. Por ello, se hace necesario notificar la diferencia siguiente: Esta práctica no es aceptable para Nueva Zelandia. Los tripulantes a que se refiere esta norma deberán presentar un pasaporte.
POLONIA	En los casos descritos en la norma 3.10.2, la aceptación por las autoridades públicas polacas del documento de identidad de marino mercante en lugar del pasaporte está subordinada a la obtención de un permiso (visado) de las autoridades públicas.
TAILANDIA	Tailandia no acepta el documento de identidad del personal marítimo sin visado en lugar del pasaporte.

3.12 Norma

POLONIA	El Gobierno polaco tiene una reserva con respecto a esta norma.

3.14 Norma

MADAGASCAR	Las autoridades públicas aceptarán sin retraso a los pasajeros y tripulantes para examinarlos, a condición de que el buque avise a los servicios de inmigración y sanidad portuaria: a la entrada: con 24 horas de antelación y con confirmación 3 horas antes. a la salida: confirmación 6 horas antes.

3.15 Norma

ALEMANIA	La ley de inmigración alemana ("Ausländergesetz") dispone que todo transportista tendrá la obligación de retornar, sin demora, cualquier extranjero que haya entrado sin pasaporte o visado necesario o al que se le haya negado entrada en la República Federal de Alemania. Esta ley también dispone que todo transportista tendrá la obligación de no llevar ningún extranjero por territorio de la República Federal de Alemania a menos que la persona posea el pasaporte o visado necesario. En el caso de que un transportista contravenga esta disposición, se impondrá al transportista una multa administrativa de no menos de 2.000 marcos alemanes por pasajero.
ARGENTINA	De conformidad con el decreto 4805/63 y el reglamento de inmigración (decreto 4418/65), las personas responsables del medio de transporte son también responsables de transporte de los pasajeros que no hayan cumplido con las formalidades requeridas y están por lo tanto sujetas a sanciones.
AUSTRALIA	El pasajero que no pueda presentar evidencia documental (en caso de que se le exija) de haber sido vacunado puede ser obligado a entrar en cuarentena. Los costos inherentes al mantenimiento del pasajero serán sufragados por el capitán del buque o su propietario. En el caso de que a un pasajero se le clasifique como inadmisible para ingresar en Australia, se considerará que se ha cometido una infracción por parte del capitán del buque, su propietario, agente o fletador. Puede que se cargue a la empresa de transporte los costos derivados de la salida obligatoria de Australia del pasajero.
BÉLGICA	Esta reserva sigue siendo válida y merece comentario por la legislación actualmente en vigor. En la legislación actual se han incluido nuevas disposiciones relativas a la admisión, estancia y expulsión de extranjeros (ley de 15 de diciembre de 1980) con el fin de armonizar la legislación con la de países vecinos como el Reino Unido, Alemania y los Estados Unidos en esta materia. Cabe señalar especialmente el contenido del artículo 74/4 bis, mediante el cual, por Real Decreto de 5 de abril de 1995 puede imponerse una sanción de 150.000 francos belgas por pasajero a los transportistas (aéreos o marítimos) que introduzcan en Bélgica extranjeros que no estén en posesión de los correspondientes permisos de residencia o documentos de viaje. Todo transportista que infrinja estas disposiciones tiene también la obligación de sufragar los gastos de repatriación del pasajero o pasajeros de que se trate hasta su país de origen o al país donde embarcaron si éste les permite volver a entrar en su territorio. Si el transportista (o su representante) no abona ni deposita los 150.000 francos belgas de sanción por pasajero, el Ministerio del Interior puede tomar la decisión de embargar el medio del transporte utilizado (aeronave, buque, etc.), o cualquier otro medio de transporte perteneciente a dicho transportista, hasta que se haya efectuado el pago de la sanción o se haya entregado un aval bancario por un monto equivalente.
CANADÁ	El reglamento de inmigración canadiense prevé la imposición de una multa al capitán del buque que no haya presentado un documento de viaje. Canadá exige de las empresas de transporte que cada pasajero trasladado al Canadá en sus vehículos posea el pasaporte, tarjeta de identidad, documento de viaje, visado o carta que se exija al pasajero de conformidad con el reglamento. Toda compañía de transportes que infrinja esta disposición del reglamento estará sujeta a una multa. Además, los pasajeros que carezcan de determinados documentos o que los tengan caducados podrán ser deportados a expensas de la compañía de transporte que los haya llevado al Canadá.
CUBA	Los propietarios de buques son responsables de que los pasajeros y los tripulantes estén en posesión de los documentos de control debidamente actualizados y en orden y respondan por los pasajeros y los tripulantes hasta tanto éstos sean admitidos o no en el país. Las violaciones son sancionadas por la Ley.
DINAMARCA	Se impondrán multas a quien introduzca a un extranjero en este país, si en el momento de su entrada en Dinamarca el extranjero no tiene el documento de identidad y los visados necesarios para su viaje.
ESTADOS UNIDOS	Comete acto ilícito toda persona, incluso la compañía de transporte o el propietario, el capitán, el oficial de servicio, el agente, el fletador o el consignatario de cualquier buque o aeronave, que lleve a los Estados Unidos desde cualquier lugar exterior a un extranjero que no posea un visado no caducado, cuando se requiere un visado. Los infractores pueden ser sancionados con multa y pago de los costos de transporte. Se prevé también una sanción para el caso de no presentación de un documento de control adecuado cuando se requiere tal documento.
INDIA	Esta norma no especifica que en el caso de que algún documento de viaje sea insuficiente o inadmisible para el Estado de que se trate, el armador deberá encargarse del regreso del pasajero.
ITALIA	No se puede aceptar esta norma porque es ilegal que una empresa de transporte, el propietario, el transportista o el consignatario de cualquier buque tengan a bordo ningún extranjero que no posea un pasaporte o –si está estipulado– visado válido, ni a ninguna persona que haya sido rechazada por las autoridades de frontera de cualquier otro Estado, o que se oculte como polizón.
MADAGASCAR	No se aceptará ninguna interpretación de las disposiciones de la norma 3.15 por la cual pudiera eximirse al transportista de la obligación de retener a bordo de los pasajeros que no hayan cumplido las formalidades legales de entrada en el país.
NIGERIA	Esta norma es contraria a la sección 16 de la Ley de Inmigración de Nigeria de 1963, que estipula, entre otras cosas, que la persona que haya permitido la entrada del pasajero en el buque (es decir, el propietario del buque) es responsable del regreso del pasajero.
PAÍSES BAJOS	A partir del 1 de diciembre de 1993, la ley neerlandesa de extranjería, que rige la admisión y la residencia de los extranjeros, incluirá una disposición relativa a la responsabilidad del transportista (párrafo 2 artículo 6 de la ley de extranjería). Basándose en esta disposición, será posible imponer sanciones (dentro del marco del Convenio) a los propietarios de buques que transporten pasajeros que no cumplan los requisitos de documentación de los Países Bajos. Por consiguiente, la ley neerlandesa no cumplirá la Norma 3.15 del anexo.
REINO UNIDO	Podrá imponerse una sanción monetaria a un propietario o a un representante legal si un pasajero no posee los documentos pertinentes.
SEYCHELLES	En virtud del Decreto de Inmigración 1978, los transportistas o los armadores de buques pueden tener que hacerse cargo de transportar fuera del territorio a inmigrantes no admitidos.
TAILANDIA	En un caso así, la ley de inmigración tailandesa impone sanciones a los propietarios del buque o a la persona encargada del transporte.
HONG KONG, CHINA	Los transportistas o propietarios de buques serán responsables de transportar fuera de Hong Kong, China, a los pasajeros que no posean los documentos pertinentes.

3.15.1 Norma

CUBA — Los propietarios de buques son responsables de que los pasajeros y los tripulantes estén en posesión de los documentos de control debidamente actualizados y en orden y respondan por los pasajeros y los tripulantes hasta tanto éstos sean admitidos o no en el país. Las violaciones son sancionadas por la Ley.

3.20 Norma

CUBA — Las autoridades sanitarias otorgan la libre plática por radio si la información que se solicita antes del arribe del buque es oportuna, completa e indica que la entrada en puerto no va a causar ni propagar una enfermedad de cuarentena.

Para el otorgamiento de la libre plática por radio todo buque debe hacer llegar a las autoridades sanitarias como mínimo con 24 horas de antelación a la llegada, la siguiente información:

- Fecha de expedición del certificado de desratización o de exención de desratización y lugar donde fue expedido;
- Si ha ocurrido algún fallecimiento durante la travesía y sus causas;
- Cantidad de tripulantes y pasajeros a bordo;
- Si ha tenido algún tripulante o pasajero enfermo durante la travesía con fiebres persistentes o diarreas agudas;
- Si tiene animales a bordo;
- Si conduce algún cargamento de productos o subproductos de origen animal o vegetal;
- Origen de las provisiones cárnicas a bordo;
- Puertos extranjeros visitados durante los últimos 90 días expresando fecha de salida;
- Si conduce polizontes o deportados;
- Cantidad de pasaportes vencidos;

FRANCIA — Las disposiciones francesas pertinentes no permiten la aplicación de esta disposición como norma.

IRLANDA — Irlanda no puede aplicar esta norma en la actualidad.

NIGERIA — No es aceptable para las autoridades aduaneras de Nigeria.

SEYCHELLES — En la actualidad no se concede libre plática por radio. Sin embargo, en ciertos casos, puede darse libre plática por radio. Las autoridades sanitarias visitan todos los buques a su llegada.

3.21 Norma

AUSTRALIA — Se exige la declaración general en todos los puertos. Se exige que se envíe, con 24 ó 48 horas de antelación a la llegada al puerto, la lista de la tripulación y el manifiesto de pasajeros, y ésta ha de estar en consonancia con los requisitos exigidos por el puerto de destino en cuestión. A partir del primer puerto de escala en Australia, el buque ha de contar con una copia certificada por aduanas de la lista de tripulantes y del manifiesto de pasajeros la cual se refrenda, con las anotaciones pertinentes, en cada puerto de escala. Se exigen nuevas listas de pasajeros en todos los puertos en que aquellos embarquen o desembarquen.

BÉLGICA — Aunque esta norma es aceptable, el hecho de que cada puerto de escala de un país pueda disponer de las listas de pasajeros y de la tripulación ha facilitado considerablemente las cosas cuando algún tripulante o pasajero ha tenido dificultades en tierra.

CUBA — A los buques dedicados a cruceros también se les exige la declaración marítima de sanidad y el certificado de desratización o exención de desratización.

DINAMARCA — El documento básico que debe presentarse a la llegada de un buque en un puerto danés es la declaración de llegada del buque (Tolddeklaration). Dicho documento lo llena el Servicio de Aduanas, en caso necesario en colaboración con el agente, y el capitán no tiene más que firmarlo. Este formulario sustituye la declaración general, la declaración de provisiones de a bordo y la de efectos y mercancías de la tripulación prescritas por la OMI. La declaración de llegada del buque se exige en todos los puertos a la llegada y a la salida del buque.

Las listas de pasajeros y las de tripulantes se exigen únicamente en el primer puerto de escala y en el último.

Las disposiciones vigentes en Dinamarca no son contrarias a la norma, y la norma es aceptable para el Gobierno danés.

ESTADOS UNIDOS — Un buque extranjero debe cumplir las formalidades de entrada y salida en cada puerto que toque de los Estados Unidos.

ITALIA — La norma no es aceptable, ya que, según la legislación italiana vigente, la lista de tripulantes y la declaración general deben presentarse en cada puerto.

PAÍSES BAJOS — Si un buque en crucero hace escala en varios puertos de las Antillas Neerlandesas, como por ejemplo, en la ruta St. Maarten-Curaçao-Aruba, deberán presentarse copias de la lista de pasajeros y de la lista de tripulantes en cada isla (véanse las secciones 15 y 16 del Decreto de Admisión, Boletín Oficial Nº 19 de 1966).

POLONIA — La declaración general, la lista de pasajeros y la lista de tripulantes se exigen en todo momento.

3.22 Norma

ALEMANIA — La República Federal de Alemania exige también estas declaraciones en el puerto de escala siguiente si los buques han abandonado el territorio aduanero durante el tránsito. En este caso la declaración de provisiones de a bordo presentada en el primer puerto puede ser aceptada por las autoridades aduaneras del segundo puerto.

DINAMARCA — Véanse las observaciones sobre la norma 3.21.

ESTADOS UNIDOS — En los puertos siguientes al de llegada a los Estados Unidos, el capitán debe presentar una declaración de provisiones de a bordo, formulario de aduanas 1303, relativa a todas las provisiones del buque que permanezcan a bordo, y una declaración de los efectos de la tripulación, formulario de aduanas 1304, relativa a todos los artículos no inscritos adquiridos en el extranjero por los oficiales y tripulantes que todavía estén a bordo.

FRANCIA — El Gobierno francés aceptará esta norma sólo cuando el buque se abastezca en un solo puerto francés.

PAÍSES BAJOS — Si un buque hace escala en Aruba, Bonaire y Curaçao, se exige la declaración de provisiones de a bordo en cada una de estas tres islas.

3.23 Norma

FEDERACIÓN DE RUSIA — Al desembarcar, todos los pasajeros de crucero que no tengan visado y los miembros de la tripulación (excepto el capitán) deberán entregar su pasaporte a los guardias que se encuentren junto a la pasarela a cambio de una tarjeta. Los pasaportes serán devueltos a sus titulares al regresar éstos al buque.

NIGERIA — Nos reservamos el derecho de confiscar los pasaportes u otros documentos de identidad especiales cuando lo estimemos necesario.

SEYCHELLES — Los pasaportes y demás documentos oficiales de identidad deben ser presentados para su inspección por las autoridades de inmigración.

	Las autoridades de inmigración se reservan el derecho de retener los pasaportes y demás documentos especiales de identidad siempre que lo consideren necesario.
YUGOSLAVIA	De acuerdo con la reglamentación yugoslava, el capitán del buque tiene la obligación de presentar los pasaportes y demás documentos oficiales de identidad de los pasajeros y los miembros de la tripulación a los funcionarios de inmigración.

3.26 Norma

AUSTRALIA	Los funcionarios de aduanas australianos desempeñan funciones de control de inmigración y, por lo tanto, tienen derecho a someter a los pasajeros de crucero a un interrogatorio si resulta necesario.
CANADÁ	Esta norma no puede ser implantada en el Canadá.
ESTADOS UNIDOS	La legislación vigente prescribe el interrogatorio de todos los que soliciten entrada en el país para comprobar la nacionalidad estadounidense o la admisibilidad de los extranjeros.
FEDERACIÓN DE RUSIA	Teniendo en cuenta la resolución A.584(14) de la OMI, "Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan a la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación", las autoridades públicas reservan el derecho de las autoridades de inmigración de someter a los pasajeros de crucero a interrogatorios personales.
FRANCIA	El Gobierno francés no puede aceptar esta disposición como norma ya que la expresión "autoridades de inmigración" comprende las autoridades sanitarias. En algunas circunstancias puede ser necesario solicitar nuevos datos del pasajero, en particular con respecto al lugar de que procede y tal vez su dirección en el punto de destino.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia entiende por "pasajero de crucero" la persona que sale de un puerto de Nueva Zelandia en el mismo buque del que había desembarcado, y se reserva el derecho se someter a cualquier otro tipo de pasajero a los trámites de inmigración completos.
TAILANDIA	Las autoridades de inmigración someterán a interrogatorios personales a todos los pasajeros en crucero.

3.27 Norma

ESTADOS UNIDOS	El equipaje de los pasajeros controlado en el primer puerto de llegada ésta sujeto a un nuevo examen cuando se saca del buque en un puerto ulterior.
FEDERACIÓN DE RUSIA	Los pasajeros están sujetos al control de aduana en cada puerto de escala.

3.27 Norma *(continuación*

FRANCIA	Los pasajeros están sujetos a control aduanero en cada puerto de escala.
ITALIA	No puede aceptar esta norma. Los pasajeros están sujetos al control policial en cada punto de escala.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia se reserva el derecho de examinar a los pasajeros en cada puerto de escala para impedir el contrabando.
POLONIA	Cuando el buque en crucero hace escala en más de un puerto, sus pasajeros están sujetos al control de las autoridades de inmigración en cada uno de dichos puertos.
SEYCHELLES	Seychelles se reserva el derecho de examinar a los pasajeros que embarcan o desembarcan y que salen del buque o entran en él en un puerto que no sea el primer puerto de llegada o el último puerto de salida. El embarco o desembarco de tales pasajeros estará sujeto a disposiciones especiales acordadas con las autoridades a solicitud del capitán.

3.31 Norma

DINAMARCA	Según la Ley de Aranceles danesa todas las provisiones de a bordo de un buque que llegue del exterior del territorio aduanero nacional están exentas de impuestos cuando se destinan a ser utilizadas durante el viaje y la permanencia del buque en puerto, pero las autoridades aduaneras están facultadas para limitar discrecionalmente la cantidad de provisiones libres de impuestos que podrá consumirse durante la permanencia del buque en el puerto, teniendo en cuenta el número de pasajeros transportados y la duración de la permanencia. En consecuencia, de conformidad con el artículo 22 de la citada ley arancelaria danesa, el Departamento de Aduanas se reserva el derecho de limitar la cantidad de provisiones libres de impuestos consumibles durante la permanencia en puerto, habida cuenta del número de pasajeros transportados y de la duración de la permanencia.
ESTADOS UNIDOS	Con fines de cuarentena agropecuaria, la ley prescribe que las carnes, frutas, hortalizas, etc., restringidas o prohibidas se guarden o se excluyan de otra manera del uso a bordo de un buque mientras tal buque se encuentre dentro de los límites territoriales de los Estados Unidos. A efectos de aduanas un buque en crucero que toque puertos extranjeros puede recoger en un puerto estadounidense artículos consumibles importados con exención aduanera, como bebidas, alimentos y perfumes, para ser consumidos o utilizados a bordo por los pasajeros durante el viaje, incluido el tiempo en que el buque se encuentre en puertos estadounidenses. Las provisiones de a bordo que se encuentren en el buque en el momento de su llegada a un puerto de los Estados Unidos pueden asimismo ser consumidas o utilizadas por los pasajeros mientras el buque esté en puerto. Los artículos importados no consumibles, como bolsos de mano, joyas, prendas de vestir, relojes y pulseras no pueden introducirse con exención aduanera en un buque en crucero para su venta a los pasajeros. Además, cuando tales artículos se encuentran ya a bordo del buque no pueden venderse a los pasajeros mientras el buque esté en puerto.
FINLANDIA	Existen algunas restricciones para los buques con destino a los puertos nórdicos exclusivamente.
NUEVA ZELANDIA	Los buques en crucero no están autorizados a vender mercancías procedentes de sus provisiones libres de impuestos mientras se encuentren en los puertos neozelandeses excepto para sus necesidades diarias.
SEYCHELLES	Para fines aduaneros, generalmente se precintan las tiendas del buque que venden artículos exentos de impuestos pero puede permitirse que permanezcan abiertas si así lo solicita el capitán.
SUECIA	Rigen ciertas restricciones para los buques que naveguen entre los puertos nórdicos exclusivamente.

3.32 Norma

AUSTRALIA	Todos los pasajeros que desembarcan deben llenar una declaración de aduanas y cuarentena.
DINAMARCA	Normalmente se exige una declaración de aduanas verbal, pero en algunos casos puede exigirse por escrito. En consecuencia el Departamento de Aduanas danés se reserva el derecho, en virtud de la Ley de Arcanceles danesa, artículo 21, y el artículo 6 del decreto (Nº 80 de 3 de marzo de 1971) dictado por el Ministerio de Hacienda, de exigir a los pasajeros una declaración de aduanas por escrito en casos especiales.

NIGERIA	Todos los pasajeros que lleguen al país o salgan de él deberán hacer una declaración por escrito del valor de las divisas y los bienes sujetos a impuestos que posean.
NUEVA ZELANDIA	En algunos casos Nueva Zelandia puede exigir una declaración por escrito a los efectos de la cuarentena agrícola.
TAILANDIA	A todos los pasajeros en crucero que lleguen y/o salgan de Tailandia se les exigirá una declaración de aduanas por escrito.

3.34 Norma

ARGENTINA	Se exige la tarjeta de embarco o desembarco a los pasajeros de crucero.
AUSTRALIA	Todos los pasajeros han de rellenar las tarjetas de pasajero.
CHINA	En China, las autoridades exigen que todos los turistas pasajeros sin tarjetas de embarco o desembarco presenten otros documentos de identidad o signos visibles que demuestren que son pasajeros turistas del buque a los efectos de facilitar la administración de las autoridades y el embarque y desembarque de los pasajeros.
ESTADOS UNIDOS	En la mayoría de los casos se exige a los pasajeros de un buque el formulario I-94, ficha de entrada/salida.
FEDERACIÓN DE RUSIA	En los puertos rusos las autoridades aduaneras normalmente no someterán a control ordinario a los pasajeros en tránsito que permanezcan en el buque en que han llegado y salgan en él si no bajan a tierra ni siquiera temporalmente.
IRLANDA	No es aceptable.
NORUEGA	Según la práctica actual, únicamente a los pasajeros que necesitan visado se les exige en algunos casos la tarjeta de embarco y desembarco.
NUEVA ZELANDIA	Se exige declaración de llegada y de salida a todos los pasajeros que desembarquen en Nueva Zelandia para más de 24 horas.
REINO UNIDO	En algunos casos se exige la tarjeta de embarco y desembarco. Si un buque permanece en el puerto más de 24 horas, los nacionales a quienes se exige visado del Reino Unido deben tener dicho visado.
SEYCHELLES	No se necesita tarjeta de embarco/desembarco para los pasajeros que regresan al buque.
TAILANDIA	Las tarjetas de embarco o desembarco son necesarias para los pasajeros en crucero.

Observación general (Capítulo 3 – Sección E)

FINLANDIA	Todos los pasajeros en tránsito que salen del buque están en principio sujetos al mismo reglamento de aduana que los pasajeros que entran en el país o que salen de él.

3.36 Norma

AUSTRALIA	Tales pasajeros deben figurar en un manifiesto de pasajeros, deben presentar documentos de viaje y tienen que obtener un permiso de entrada a no ser que estén expresamente exentos.
ESTADOS UNIDOS	Para asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que las autoridades públicas de los Estados Unidos tienen la obligación de aplicar, las personas que lleguen a los puertos de Estados Unidos deben ser interrogadas por las autoridades
ESTADOS UNIDOS *(continuación)*	públicas para determinar su admisibilidad en atención a los documentos presentados o a otras razones, o bien la admisibilidad en concepto de "tránsito sin visado". Se exige además para la salida un formulario I-94, ficha de entrada/salida.
FEDERACIÓN DE RUSIA	Todos los pasajeros en tránsito que salgan del buque aunque sea temporalmente están sujetos a los mismos reglamentos aduaneros e inmigratorios que los pasajeros que entran o salen del país.
ITALIA	No puede aceptar esta norma. Todos los pasajeros en tránsito que salgan del buque, aunque sea temporalmente, están sujetos a los mismos reglamentos policiales que los pasajeros que entran o salen del país.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia se reserva el derecho de controlar y examinar todos los viajeros internacionales que lleguen al país (incluidos los pasajeros en tránsito) y su equipaje.
REINO UNIDO	Aceptable con la condición de que el funcionario de inmigración pueda interrogar al pasajero para determinar sus intenciones.
TAILANDIA	Los pasajeros en tránsito podrán ser sometidos a un control ordinario por las autoridades públicas.
HONG KONG, CHINA	Todas las personas que lleguen por mar a Hong Kong, China, serán examinadas por los servicios de inmigración que determinarán si es posible su entrada, basándose en la documentación u otros elementos, de conformidad con la legislación de Hong Kong, China.

3.44 Norma

REINO UNIDO	Aceptable, con la reserva de que podrá denegarse la entrada al miembro de la tripulación si las autoridades de inmigración no están convencidas de que se propone zarpar con su buque.

3.45 Norma

CHINA	En China, las autoridades públicas aplicarán esta norma en régimen de reciprocidad con otros países contratantes.
ESPAÑA	No puede aceptarse por ser incompatible con los acuerdos sobre el reconocimiento de los libros de registro marítimo y el Libro 108 de la Organización Internacional del Trabajo sobre la documentación de la gente de mar.
ESTADOS UNIDOS	No es aceptable. Los tripulantes deben tener un visado válido para solicitar la entrada, a no ser que estén exentos de ello de conformidad con las leyes y reglamentos de los Estados Unidos. Puede dispensarse de la obligación de presentar visados sólo por alguna circunstancia imprevista, o en relación con nacionales y residentes de territorios extranjeros vecinos e islas adyacentes o con extranjeros que viajen en tránsito directo y continuo.
ITALIA	No puede aceptar esta norma. La tripulación debe tener un visado válido conforme a lo estipulado en los acuerdos bilaterales de cualquier otro estado.

3.47 Norma

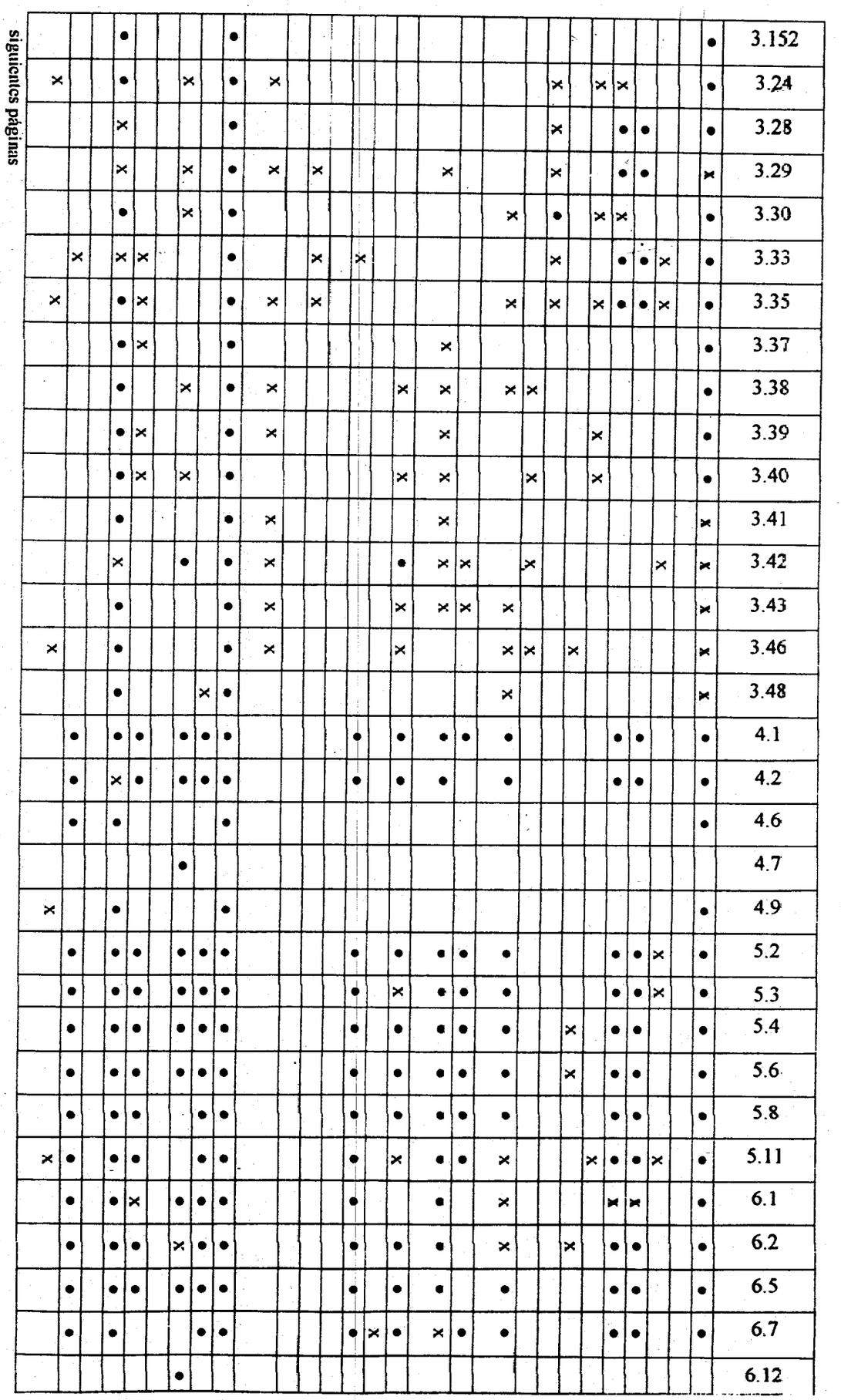
ALEMANIA	Por razones de seguridad interna, la República Federal de Alemania no puede aceptar que "para disfrutar del permiso de tierra los miembros de la tripulación no necesitarán llevar un documento especial como, por ejemplo, un pase".
CHINA	En China, las autoridades exigen que los tripulantes extranjeros sean titulares de una tarjeta de embarco de tripulante, emitida por las autoridades públicas para el embarco.
ESPAÑA	Aceptable en régimen de reciprocidad.
ESTADOS UNIDOS	No es aceptable. Los miembros de la tripulación deberán poseer un permiso de desembarco de tripulante extranjero y una tarjeta de identificación en formulario I-184 o un permiso de desembarco de tripulante en formulario I-95.
FEDERACIÓN DE RUSIA	En virtud de la reglamentación vigente en los puertos rusos, los miembros de las tripulantes de los buques

	extranjeros están obligados, cada vez que desembarcan, a presentar a las autoridades de frontera una tarjeta de identidad válida o pasaporte de marino mercante, a cambio de lo cual reciben un "permiso" especial para el tiempo que permanecen en tierra.
FRANCIA	Las mismas reservas de reciprocidad que para la norma 3.45.
ITALIA	No es aceptable para Italia ya que determinados convenios consulares pueden exigir, en régimen de reciprocidad, la refrendación del visado de los pasaportes de los marineros, sus certificado de navegación o documentos análogos. En dichos casos, si el titular de un certificado de navegación o documento análogo no dispone del referido visado, las autoridades italianas le facilitarán un salvoconducto de validez limitada.
POLONIA	Esta norma no es aceptable debido a otras reglamentaciones obligatorias actualmente vigentes en Polonia.
SINGAPUR	La enmienda de "Otras medidas de facilitación para tripulantes extranjeros en buques que efectúen travesías internacionales – Permiso de tierra" es aceptable con reservas sobre esta norma.
4.8 Norma	
ESPAÑA	No es aceptable. España ha incorporado en su legislación el Acuerdo aduanero sobre contenedores hecho en Ginebra el 2 de diciembre de 1972. No se exige documento alguno para la importación temporal de muchos contenedores, ni siquiera la declaración de que se ajusta a la práctica recomendada. El control del movimiento de contenedores se ejerce por medio de documentos que poseen los propietarios o los usuarios o sus representantes. Con este fin, será necesario que el propietario o el usuario tenga un representante en España y se comprometa a suministrar toda información que exija la aduana, así como a pagar todo derecho o impuesto que resulte de una infracción de las disposiciones sobre importación temporal (artículo 7 y el anexo del Convenio). Para los contenedores que no se ajustan a estas condiciones se requieren un documento de importación temporal y una garantía (artículo 8 del Convenio).
4.10 Norma	
HONG, KONG, CHINA	Nota: La legislación vigente de Hong Kong, China, no impone restricciones en cuanto al plazo de permanencia de contenedores y paletas en Hong Kong, China.
4.12 Norma	
ESPAÑA	Las observaciones hechas a las normas 2.17 y 2.18 son aplicables a la presente norma.
GRECIA	Las observaciones hechas a las normas 2.17 y 2.18 son aplicables a la presente norma.
REINO UNIDO	Esta norma representa la práctica administrativa normal del Reino Unido, pero el incumplimiento de las obligaciones que fija la legislación de aduanas seguirá sujeto a las sanciones que determina dicha legislación.
4.14 Norma	
ESTADOS UNIDOS	Puede exigirse que en el conocimiento de embarque figure una declaración especial referente al destino de las mercancías que se exportan.
HONG KONG, CHINA	Los transportistas serán responsables de garantizar la disponibilidad de licencias, antes de que las mercancías sujetas a su concesión se importen o exporten de Hong Kong, China. Los transportistas deberán presentar ante el Departamento de Comercio de Hong Kong copias de las licencias pertinentes junto con el manifiesto.
5.9 NORMA	
FRANCIA	El gobierno francés no puede aceptar que esta práctica recomendada se eleve a la categoría de norma.
5.10 NORMA	
AUSTRALIA	No es aceptable. La reglamentación relativa a la cuarentena de animales y vegetales permite que los servicios sanitarios adopten las medidas oportunas para desinfectar o desinfectar.
CHINA	Los buques infectados con enfermedades epidémicas, previstas en el reglamento chino de enfermedades infecciosas, están sometidos a la administración de las autoridades a su entrada en el territorio chino.
6.3 Norma	
FRANCIA	El Gobierno francés no puede aceptar que esta práctica recomendada se eleve a la categoría de norma.
6.4 Norma	
ALEMANIA	Se cobra una cantidad por los reconocimientos médicos.
AUSTRALIA	Las autoridades de los servicios normales de cuarentena directamente involucrados en el despacho aduanal de un buque perciben derechos en tanto que este servicio esté relacionado con el despacho aduanal inicial de un buque, con una petición realizada por el buque para que se facilite un servicio de cuarentena o cualquier otro asunto relacionado con una alteración de los requisitos de cuarentena relativos a un buque o a un miembro de la tripulación del buque.
CHINA	En China, las autoridades hacen los cargos correspondientes de conformidad con las leyes nacionales.
ESTADOS UNIDOS	El Servicio de Salud Pública de los Estados Unidos cobra el costo de los servicios de inspección de cuarentena realizados fuera de las horas regulares de servicio a petición del propietario, agente, consignatorio, armador, capitán o persona encargada del buque.
SEYCHELLES	Se cobra un derecho por la visita e inspección del buque. Además, también se cobra un derecho por el certificado de desratización.
TAILANDIA	De conformidad con las leyes tailandesas, la autoridad sanitaria podrá cobra derechos por visitas médicas.
6.8 Norma	
FRANCIA	No hay inconveniente en aplicar esta disposición, de conformidad con la reglamentación de emergencia vigente, a la ayuda enviada a Francia a petición de las autoridades francesas o con su consentimiento.
SINGAPUR	La enmienda referente a las actividades de socorro en caso de desastre natural es aceptada con la recomendación de que se acuerden normas de facilitación relativas a las provisiones de socorro y que se nombre a la OMI o a una autoridad competente coordinadora de la notificación y consulta previas.
6.9 Norma	
FRANCIA	Las mismas reservas que para la norma 6.8.
SINGAPUR	Las mismas reservas que para la norma 6.8.

Índice II-Adopción de prácticas recomendadas

Gobierno contratante	Fecha de la última notificación	1.2	2.21	2.22	2.31	2.341	2.52	2.64	2.71	2.72	2.73	2.74	2.76	2.761	2.112	2.13	2.14	3.11	3.4	3.5	3.6	3.8	3.9	3.91	3.92	3.103	3.11	3.111	3.13	3.152	3.24
Alemania	26.4.96		•	•	•		•	•	•	•	•	•		x	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Argentina	3.2.81				x				x	x	x																				
Australia	26.4.93				x	x			x	x	x	x				x	x		x	x	x	x	x							
Bélgica	10.3.97		x	•	•		•		•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Canadá	12.12.88		•	•	x		•		•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	x
China	26.3.95			x							x			x																	x
Cuba	19.5.94					x			x								x					x									
Dinamarca	5.4.93			x						x					x				x	x	x										x
España	4.6.79																														
Estados Unidos	8.11.93		•	•	x		x	x	x	x	x	x			•	•	•	•	•	x	x	x	•	•	•	x	•	•	•		
Finlandia	21.8.78		•	•					•	•	•	•				•	•	•	•	•	•					•	•	•	•		
Federación de Rusia	5.5.88		•	•	•	x	•		x	x	x	•			•	•	•	•	x	x	x	•	x	x	•	x	•	•	•		
Francia	24.11.94		x	x	x	x	•		•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
India	1.9.76								x	x									x	x	x										
Irlanda	15.12.71		•	•	•		•		•	x	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
México	28.10.87					x		x																							
Nigeria	30.6.71																														
Noruega	1.5.92																														
Nueva Zelandia	22.4.80			x						x							x				x										x
Países Bajos	15.12.93		•	•	•		•		•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Polonia	1.8.78		•	•	x		•		x	•	•	•			•	•	•	•			x	•	x	•	•		•	•	•		
Reino Unido	25.6.97		•	•	x		•		•	x	x	•	•		x	•	x	•		•	•	x	•		•	•	•	•	•		x
Seychelles	11.3.91									x	x								x							x					
Singapur	22.8.78		•	•	•		•		x		x				•	•	x	•	x	x	x		•	•	•	x		•	•		
Suecia	1.5.92		•	•	•		•		•	•	•	•			•	•	x	•	•	•	•	•	•	•	•	•	x	•	•	•	•
Tailandia	26.3.92																														
Yugoslavia	18.12.70		x	x	•		•		•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Hong Kong China	5.9.94			x	x			x	x	x	x			x								x									x

Clave [ ] No se ha recibido [•] Adoptadas [x] No se han adoptado o existen diferencias u observaciones relativas a su implantación – véanse los pormenores en las siguientes páginas


siguientes páginas
3.152
3.24
3.28
3.29
3.30
3.33
3.35
3.37
3.38
3.39
3.40
3.41
3.42
3.43
3.46
3.48
4.1
4.2
4.6
4.7
4.9
5.2
5.3
5.4
5.6
5.8
5.11
6.1
6.2
6.5
6.7
6.12

Notificaciones de los Gobiernos Contratantes sobre la adopción de prácticas recomendadas.

PRÁCTICAS RECOMENDADAS

2.2.1. Práctica recomendada

BÉLGICA	Se está estudiando la posibilidad de implantar esta práctica recomendada.
FRANCIA	Como el Gobierno de Francia no exige la presentación de la declaración general, esta práctica recomendada puede considerarse adoptada por el Gobierno de Francia.
YUGOSLAVIA	En vez de la declaración general, se exige "un informe de llegada y salida del buque".

2.2.2 Práctica recomendada

CHINA	En China, las autoridades exigen información complementaria sobre el tipo y número de armas y municiones transportadas por los buques y la información referente a los animales, plantas y sus productos transportados por la tripulación del buque. La declaración general debe indicar además el nombre del tripulante de que se trate y el número y tipo de animales y plantas.
DINAMARCA	En Dinamarca la declaración general, la declaración de carga y la declaración de provisiones del buque se han combinado en un solo documento llamado "Declaración del capitán del buque".

2.2.2 Prácticas recomendadas *(continuación)*

FRANCIA	Como el Gobierno de Francia no exige la presentación de la declaración general, esta práctica recomendada puede considerarse adoptada por el Gobierno de Francia.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia exige, además, información sobre el número de pasajeros que desembarcan o que están en tránsito.
YUGOSLAVIA	En vez de la declaración general, se exige un "Informe de llegada y salida del buque".
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, exige información adicional referente a la eslora, calado y calado máximo del buque; así como sobre los certificados reglamentarios, el distintivo de llamada, los pormenores de las mercancías peligrosas a bordo, los contenedores a bordo y el propósito de la escala.

2.3.1 Práctica recomendada

ARGENTINA	Se requerirá información adicional en la declaración de carga con respecto a la consignación de la carga y los números de los respectivos conocimientos de embarque, de acuerdo con el reglamento nacional vigente.
AUSTRALIA	Se exige la siguiente información adicional para la declaración de mercancías de entrada: • consignador en origen • consignatario final • nombre del buque • código de identificación del buque

Para la declaración de carga de salida se requiere la siguiente información adicional:

- código de identificación del buque
- número de tripulantes
- arqueo neto y bruto

2.2.2 Prácticas recomendadas *(continuación)*

AUSTRALIA *(continuación)*	• fecha de salida • nombre del agente del propietario • consignador • consignatario • propietario del buque • alguna otra información adicional que no se haya declarado
CANADÁ	El Servicio de Aduanas del Canadá exige que se indique el nombre del consignatario en el manifiesto del buque, que en el Canadá se emplea en lugar de la declaración de carga. Por esta razón esta práctica no es aceptable.
ESTADOS UNIDOS	Además de parte de la información enumerada en la práctica recomendada 2.3.1, los Estados Unidos exigen los siguientes datos en el formulario de aduanas CF 7527: *A la llegada* – Puerto extranjero de embarque, fecha en que el buque salió de ese puerto, nombre del consignatario, nombre del expedidor y peso bruto. *A la salida* – Número de la declaración de exportación que abarque cada envío para el cual se exija una declaración de exportación autenticada conforme al reglamento de la Oficina de Censos o una cita de la disposición de dicho reglamento que exima al envío del requisito de una declaración del puerto de embarque. La declaración de carga de exportación debe llevar adjuntos los conocimientos de embarque o documentos comerciales equivalentes relativos a la carga.

2.2.2 Prácticas recomendadas *(continuación)*

FRANCIA	A los efectos de la declaración de carga, la Administración francesa requiere la presentación de una copia del manifiesto en la cual, además de la información restringida indicada en la práctica recomendada 2.3.1, deben indicarse los arqueos bruto y neto del buque.
POLONIA	Puede adoptarla, pero es necesario declarar el peso bruto de la carga a la llegada así como a la salida. Las autoridades públicas también pueden exigir más información sobre mercancías peligrosas y sobre productos agrícolas para consumo humano o para animales.
REINO UNIDO	a) Adoptado. b) Se exige información adicional: el nombre del expedidor y el número asignado a la persona encargada de la documentación aduanera de las mercancías o el número de aduana del formulario de las mercancías.

HONG KONG, CHINA	Se exige a los capitanes de buque que presenten un manifiesto de carga a su llegada a Hong Kong, China.

2.3.4.1 Prácticas recomendadas

AUSTRALIA	*Véase la práctica recomendada 2.3.1.*
CUBA	Esta práctica recomendada no es aplicable, ya que la ley prevé la presentación del manifiesto de carga.
FEDERACIÓN DE RUSIA	Se exigirá una declaración de carga.
FRANCIA	Aceptable.
MÉXICO	No aceptada por México. Afecta las disposiciones vigentes sobre aduanas y migración.

2.5.2 Prácticas recomendadas

ESTADOS UNIDOS	Los Estado Unidos exigen pormenores de todos los artículos adquiridos en el extranjero por los oficiales y tripulantes. El Departamento de Agricultura de los Estados Unidos exige pormenores de todos esos artículos; el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos exceptúa los artículos que se usarán exclusivamente durante el viaje o que han sido despachados por las autoridades aduaneras estadounidenses. Los Estados Unidos usan el formulario de la OMI para los efectos y mercancías de la tripulación, con la diferencia de que la columna 2 presenta las diferencias indicadas.
REINO UNIDO	Aceptable.

2.6.4 Práctica recomendada

ALEMANIA	Aceptable.
ESTADOS UNIDOS	Los Estados Unidos exigen que el capitán o el agente de un buque procedente de territorio extranjero o de una posesión estadounidense de ultramar presente un manifiesto de todos los tripulantes en el formulario I-418 de conformidad con las instrucciones contenidas en él. Los buques de matrícula estadounidense, canadiense o británica en los Grandes Lagos están exentos de la obligación de presentar un manifiesto. Sin embargo, cuando tales buques estén tripulados por ciudadanos que no sean estadounidenses, canadienses o británicos, deberá presentarse un manifiesto en el formulario I-418, sólo en el primer viaje de un año civil.
MÉXICO	Aceptable
HONG KONG, CHINA	Hong Kong, China, exige una nueva lista de la tripulación en cada ocasión que un buque toca puerto.

2.7.1 Práctica recomendada

ARGENTINA	Se exigirá una lista de pasajeros.
AUSTRALIA	Para los cruceros de ida y vuelta autorizados, se exige que el manifiesto de pasajeros sea entregado por el capitán del buque en cada puerto de embarque.
CUBA	Todo buque que entre o salga del país debe presentar a las autoridades la lista de pasajeros, con independencia de la distancia de la navegación.
ESTADOS UNIDOS	Las autoridades de los Estados Unidos no exigen lista de pasajeros propiamente dicha; pero sí exigen al capitán o agente de todo buque que llegue a los Estados Unidos que presente un manifiesto de llegada. El manifiesto debe tener la forma de un formulario aparte I-94, ficha de entrada/salida, para cada uno de los pasajeros extranjeros no inmigrantes, además de un formulario I-92, informe de aeronave/buque, debidamente llenado.
FEDERACIÓN DE RUSIA	Se exige una lista de pasajeros.
INDIA	Si bien la reglamentación vigente no es aplicable a los buques que viajan sólo entre un puerto de la India y un puerto de ciertos países vecinos, en el futuro puede ser necesario modificar estas disposiciones por razones de seguridad nacional.
POLONIA	No puede adoptarla.
SINGAPUR	No puede adoptarla.
HONG KONG, CHINA	Los pasajeros en travesías cortas o en servicios mixtos de transporte deben someterse a las formalidades aduaneras normales.

2.7.2 Prácticas recomendadas

ARGENTINA	Se exigirá tarjetas de embarco y desembarco.
AUSTRALIA	Se exigen las tarjetas de pasajeros. Se exige especificar la dirección de destino a todos los pasajeros que desembarcan.
DINAMARCA	De conformidad con lo dispuesto en un convenio de 12 de julio de 1957 sobre la abolición del control de pasaportes en las fronteras entre los países nórdicos, estos países usan tarjetas de control para la entrada y la salida para verificar que los extranjeros que deben tener visados y los extranjeros a quienes se ha concedido un permiso de entrada a pesar de la expedición anterior de una orden de expulsión salen de los países nórdicos en la fecha debida.
ESTADOS UNIDOS	Además de la lista de pasajeros, se exige un formulario aparte I-94, ficha de entrada/salida, para cada extranjero no inmigrante.
FEDERACIÓN DE RUSIA	Se exigen tarjetas de embarco y de desembarco.
INDIA	La tarjeta de embarco/desembarco es un requisito de la legislación nacional además de la lista de pasajeros.

IRLANDA	No es aceptable.
NUEVA ZELANDIA	Se exigen declaraciones de llegada y de salida para todos los pasajeros que permanecen en tierra en Nueva Zelandia más de 24 horas.
REINO UNIDO	No puede adoptarla. También se exigen tarjetas de embarco y de desembarco.
SEYCHELLES	Todos los pasajeros que salgan del buque o entren en él por primera vez deben llenar tarjetas de embarco o desembarco según corresponda.
HONG KONG, CHINA	Se exigirán tarjetas de embarco y desembarco pertinentemente a los pasajeros que llegan o que salen de Hong Kong, China.

2.7.3 Prácticas recomendadas

ARGENTINA	Debe indicarse además el sexo de los pasajeros en la lista de pasajeros.
AUSTRALIA	Determinada información acerca del manifiesto de pasajeros ha de ser enviada a la aduana con 24 ó 48 horas de antelación a la llegada del buque a cada puerto de escala. Se exige la siguiente información adicional: • sexo del pasajero • número del pasaporte • número del camarote
CHINA	En China, la lista de pasajeros debe contener también información referente a su "sexo" y el tipo y número de los documentos de identidad.
ESTADOS UNIDOS	Se exigen el número oficial del buque, el último puerto extranjero tocado antes de la llegada a los Estados Unidos y la fecha de salida de los Estados Unidos, la clase y el número de pasaporte de cada pasajero, y una declaración sobre los pasajeros que llegan de que se han presentado o se presentarán declaraciones de aduana sobre el equipaje.
FEDERACIÓN DE RUSIA	En la lista de pasajeros debe incicarse además el tipo y el número del documento de identidad.
REINO UNIDO	Se ha adoptado, pero se reserva el derecho de requerir que se presente una dirección de destino por escrito en cualquier momento.
SEYCHELLES	En la lista de pasajeros debe figurar, en todos los casos, el número del pasaporte y el lugar y fecha de su expedición, así como el puetto de desembarco.
SINGAPUR	Puede adoptarla, pero se exige información adicional, sobre sexo, clase de viaje, ocupación, documento de viaje y dirección en Singapur.
HONG KONG, CHINA	La legislación de Hong Kong, China, exige que los pasajeros declaren su profesión, número de pasaporte y dirección permanente.

2.7.4 Prácticas recomendadas

AUSTRALIA	El capitán del buque ha de firmar una página/declaración explicatoria para el manifiesto de pasajeros. El capitán del buque asume la responsabilidad por los pasajeros hasta que éstos hayan completado los trámites de inmigración.
ESTADOS UNIDOS	Una lista recordatoria de pasajeros, si tiene la forma prescrita por las autoridades públicas, se acepta en los casos en que no se exige el formulario I 41-8.
REINO UNIDO	Aceptable.

2.7.6 Práctica recomendada

REINO UNIDO	Aceptable.

2.7.6.1 Práctica recomendada

ALEMANIA	No es aceptable.
CHINA	En China, cuando se notifica la presencia de un polizón, las autoridades subirán a bordo del buque de que se trate para investigar. Cuando se demuestre que el polizón no afecta a la seguridad de China, el propietario del buque o el armador serán responsables de la integridad personal de polizón y de su desembarco a su salida del puerto. El polizón no podrá abandonar el buque durante su estancia en el puerto. Cuando la repatriación del polizón deba realizarse por otros medios de transporte que el marítimo, todos los gastos ocasionados deberán ser sufragados por el propietario del buque. Si el polizón investigado demuestra ser peligroso para los intereses de seguridad chinos, será sancionado de acuerdo con las leyes chinas pertinentes.
HONG KONG, CHINA	Las autoridades de Hong Kong, China, no expiden documentos referentes a los polizones. En Hong Kong, China existe un sistema de determinación del estatuto de refugiado para los emigrantes vietnamitas.

2.11.2 Prácticas recomendadas

DINAMARCA	Deben declararse las provisiones embarcadas en el puerto de llegada.
REINO UNIDO	No puede adoptarla. El Reino Unido no puede prescindir de una declaración de provisiones del buque a la salida con respecto a las provisiones indicadas en otro documento aduanero presentado en el puerto de embarque.

2.1.3 Práctica recomendada

AUSTRALIA	Esta disposición es aceptable para el territorio de Australia y Tasmania pero no para otros territorios de Australia.

2.14 Práctica recomendada

AUSTRALIA	Se han de rellenar los documentos en inglés. Puede exigirse una traducción por escrito de documentos de trabajo tales como la lista de pasajeros o de tripulación, antes de proceder a abandonar y completar los trámites.

CUBA	Los documentos pueden presentarse sólo en español o en inglés, concediéndose en último caso un plazo de 4 horas para su traducción al español.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia exige que toda la información esté en inglés.
REINO UNIDO	Se adoptará cuando y en la medida en que se introduzcan "formularios modelo" en el Reino Unido.
SINGAPUR	No puede adoptarla. Los documentos deben presentarse en inglés. En el caso de los documentos sanitarios, pueden ser aceptables otros idiomas.
SUECIA	Para ser aceptado en Suecia, el pasaporte debe estar en sueco, danés, noruego, inglés, francés, español o alemán, o ir acompañado de una traducción certificada a uno de estos idiomas.

3.4 Prácticas recomendadas

AUSTRALIA	A determinados pasajeros se les exige la tarjeta de pasajero.
DINAMARCA	*Véase la práctica recomendada 2.7.2*
INDIA	Las tarjetas de embarco/desembarco son un requisito de la legislación de la India que deben cumplir los pasajeros. La tarjeta de desembarco en uso contiene cierta información adicional. Los formularios se han revisado y el nuevo formulario contendrá información adicional, a saber, lugar y fecha de expedición del pasaporte, dirección permanente y última dirección en la India. Análogamente, la tarjeta de embarco vigente requiere información adicional acerca del lugar y la fecha de expedición del pasaporte, la dirección permanente y la última dirección en la India.
FEDERACIÓN DE RUSIA	La tarjeta de embarco en uso requiere información adicional, a saber, motivo del viaje, itinerario y duración de la estancia en la Federación de Rusia.
SEYCHELLES	Generalmente se exige información adicional con respecto a ciertos pasajeros.
SINGAPUR	No puede adoptarla. Suele requerirse información adicional sobre ciertos pasajeros.

3.5 Práctica recomendada

AUSTRALIA	*Ver comentarios acerca de la práctica recomendada 3.6.*
DINAMARCA	*Véase la práctica recomendada 2.7.2.*

3.5 Práctica recomendada *(continuación)*

ESTADOS UNIDOS	El formulario I-94, ficha de llegada/salida, cuando se exige, debe ser preparado por el transportista, como parte del manifiesto que ha de presentar el pasajero.
FEDERACIÓN DE RUSIA	*Véase la práctica recomendada 3.4.*
INDIA	*Véase la práctica recomendada 3.4.*
SINGAPUR	No puede adoptarla. Suele requerirse información adicional sobre ciertos pasajeros.

3.6 Prácticas recomendadas

AUSTRALIA	Se exige la siguiente información adicional: • *Embarco:* estado civil, requisitos que cumple el viajero a la salida, fecha de salida, país en el que el viajero va a desembarcar, tiempo que ha permanecido o va a permanecer, propósito del viaje, país en el que va a permanecer más tiempo/en el que quiere fijar su residencia, estado de residencia en Australia, fecha en que se firma • *Desembarco:* estado civil, requisitos que cumple el viajero a la entrada, propósito del viaje, tiempo que ha permanecido o que va a permanecer, país en el que ha permanecido, país en el que ha permanecido más tiempo/último país de residencia, fecha en que se firma.
DINAMARCA	*Véase la práctica recomendada 2.7.2.*
ESTADOS UNIDOS	En el formulario I-94, ficha de llegada/salida, debe indicarse el nombre del buque en el caso de los pasajeros de buques. También deben indicarse en general en dicho formulario la dirección en el extranjero y la fecha y el lugar de expedición del visado.
FEDERACIÓN DE RUSIA	*Véase la práctica recomendada 3.4.*
INDIA	*Véase la práctica recomendada 3.4.*
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia exige más información en las tarjetas de embarco/desembarco que la prevista en esta práctica.
POLONIA	No puede adoptarla porque las autoridades polacas exigen también la siguiente información: objeto del viaje, nombres de los niños y de los acompañantes que figuran en el pasaporte, profesión y lugar de trabajo, número y marca del automóvil traído al país de llegada (esto se refiere a los pasajeros extranjeros).
SINGAPUR	No puede adoptarla. Todas las personas están sujetas a examen médico.
HONG KONG, CHINA	Las autoridades de Hong Kong, China, también exigen a los pasajeros, a su llegada y a su salida, la dirección permanente y el lugar y la fecha de expedición del pasaporte o documento oficial de identidad.

3.8 Práctica recomendada

AUSTRALIA	Australia no ha firmado el RSI (reglamento sanitario internacional). Puede que se exija, en determinadas ocasiones, un reconocimiento médico suplementario al que se establece en el RSI.

CUBA	Las autoridades sanitarias no realizan reconocimientos médicos de rutina a las personas a bordo, salvo que éstas presenten signos o síntomas sospechosos de enfermedades de cuarentena u otras afectaciones a la salud colectiva independientemente del país de procedencia y de la duración de la navegación.
ESTADOS UNIDOS	Puede exigirse reconocimiento médico en caso de enfermedad a bordo y con respecto a ciertos inmigrantes y otras personas que requieran reconocimiento físico y mental a bordo.
REINO UNIDO	Adoptada, pero se reserva el derecho, conforme al Reglamento de Sanidad de Puertos (Buques), de 1966, de los funcionarios médicos portuarios de examinar médicamente a los pasajeros, si es necesario, en aplicación del control sanitario en el puerto de entrada, conforme a las disposiciones administrativas del Consejo de Europa, además del Reglamento Sanitario Internacional. Cuando un viajero llega al Reino Unido desde una zona localmente infectada con viruela o en que esta enfermedad es endémica, el funcionario médico del puerto puede exigir un certificado internacional de vacunación contra la viruela y ofrecer la vacunación si el viajero no tiene el certificado. Las zonas en que la viruela es endémica según las disposiciones administrativas citadas son las siguientes: África, Asia y América excepto Azores y Madera, Canarias, Reunión, Bermuda, el Canadá, la Guayana Francesa, Groenlandia, Martinica, las Antillas Neerlandesas, St. Pierre-et-Miquelon, Suriname y los Estados Unidos.

3.9 Práctica recomendada

AUSTRALIA	Se exige a los pasajeros que rellenen una declaración de aduanas y de cuarentena en relación a su equipaje.
FEDERACIÓN DE RUSIA	En los puertos rusos se exige declaración escrita sobre el equipaje acompañado de los pasajeros.
FRANCIA	Aceptable.

- **Práctica recomendada** *(continuación)*

POLONIA	Puede adoptarla, pero siempre se exige una declaración escrita sobre divisas.

3.9.1 Práctica recomendada

FEDERACIÓN DE RUSIA	Las autoridades públicas se reservan el derecho de revisar los equipajes acompañados de los pasajeros a la salida.
FRANCIA	Aceptable.

3.10.3 Práctica recomendada

ESTADOS UNIDOS	A menos que se conceda expresamente una exención, el tripulante que solicita entrada en el país debe presentar un pasaporte válido o un documento de identidad válido que lo sustituya satisfactoriamente.
FEDERACIÓN DE RUSIA	En los puertos rusos se exige a los miembros de la tripulación documentos individuales de identidad.
SEYCHELLES	Con respecto a los miembros de la tripulación, en ciertos casos se exige información complementaria de la que aparece en el documento de identidad de marino mercante.
SINGAPUR	No puede adoptarla como regla general, porque en ciertos casos se exige la presentación de documentos individuales o de información suplementaria del documento de identidad de marino mercante con respecto a miembros de la tripulación.

3.11 Práctica recomendada

FRANCIA	Aceptable.

3.11 Práctica recomendada *(continuación)*

SUECIA	El Gobierno de Suecia no puede aplicar las prácticas recomendadas 3.11 y 4.2 porque los puertos de Suecia no son propiedad del Estado ni son administrados por el Estado sino por órganos municipales o privados. No obstante, estas prácticas han sido respetadas en la mayoría de los casos por esas administraciones portuarias.

3.15.2 Práctica recomendada

ALEMANIA	Aceptable.

3.24 Práctica recomendada

CANADÁ	La práctica recomendada no puede aplicarse en el Canadá.
CHINA	En China, las autoridades exigen visados de entrada a todos los turistas que no tengan prohibida la entrada en territorio chino, con la excepción de los pasajeros de los países con las cuales China haya firmado acuerdos de reciprocidad para eximirlos del visado.
DINAMARCA	Aceptable. Se permite a los pasajeros que deben tener visado entrar en el territorio danés cuando llevan una tarjeta de desembarco especial.
NUEVA ZELANDIA	A la mayoría de los pasajeros de buques que visitan Nueva Zelandia se les exige solicitar y obtener permisos de entrada a menos que salgan con el buque cuando éste sale del puerto en que los pasajeros desembarcaron.

REINO UNIDO	Si un buque está más de 24 horas en un puerto, los nacionales a quienes el Reino Unido exige visado deben tenerlos.

3.24 Práctica recomendada *(continuación)*

HONG KONG, CHINA	La legislación de Hong Kong, China, exige que ciertas categorías de pasajeros posean visados válidos antes de desembarcar en Hong Kong, China, independientemente del tiempo previsto de su estancia.

3.28 Práctica recomendada

DINAMARCA	En Dinamarca, el control de aduanas y el control de pasaportes de los pasajeros se hacen por inspección al azar en el lugar de desembarco. En general, no será posible hacer estas inspecciones a bordo de un buque en crucero antes de arribar al puerto de desembarco.
NORUEGA	En la mayoría de los puertos noruegos las autoridades no podrán hacer el control de pasajeros a bordo de un buque en crucero antes de arribar al puerto de desembarco.
SUECIA	El control de los pasajeros en crucero no se hace antes que el buque haya llegado a puerto.

3.29 Práctica recomendada

ALEMANIA	No aceptable.
DINAMARCA	En general no será posible permitir a los pasajeros que deben tener visado desembarcar en un puerto danés y regresar al buque en otro puerto danés sin visado.
FEDERACIÓN DE RUSIA	Los pasajeros de crucero que desembarcan en un puerto soviético y regresan al mismo buque en otro puerto soviético están sujetos al control de pasaportes normal.
NIGERIA	Todos los controles de aduana normales aplicables a los pasajeros que salen para el extranjero serán aplicables a los pasajeros en cruceros que regresen a su buque en un puerto que no sea el puerto de desembarco.
NORUEGA	Los pasajeros en crucero que desembarcan en un puerto noruego están sujetos al control normal de pasaportes cuando vuelven al buque en otro puerto noruego.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia se reserva el derecho de someter al trámite de inmigración completo a todos los pasajeros que desembarcan en un puerto de Nueva Zelandia y regresan al buque en otro puerto de Nueva Zelandia.
SUECIA	El pasajero en crucero que debe tener un visado y que desembarca en un puerto para volver al mismo buque en otro puerto debe poseer un visado válido. No obstante, puede expedírsele un visado de emergencia en el puerto de desembarco.
REINO UNIDO	En el Reino Unido se dan todas las facilidades sólo al pasajero en crucero que sale en el mismo buque y del mismo puerto.

3.30 Práctica recomendada

ALEMANIA	Aceptable.
CANADÁ	Esta práctica recomendada no puede aplicarse en Canadá.
CHINA	En China, los certificados sanitarios o documentos pertinentes para los turistas serán examinados cuando se estime necesario.
ESTADOS UNIDOS	El itinerario del buque, la presencia de enfermedad a bordo del buque y el muestreo al azar por radiopráctica pueden hacer necesario que los pasajeros de crucero sean sometidos a la inspección de certificados internacionales de vacunación así como a la inspección de cuarentena.
REINO UNIDO	Cuando sea necesario, se pedirá a los pasajeros en crucero que presenten un certificado internacional de vacunación válido.

3.33 Prácticas recomendadas

AUSTRALIA	Los acuerdos sobre cambios de divisas exigen que los pasajeros de cruceros se someten a un control de divisas.
DINAMARCA	Aceptable; no pueden excluirse las inspecciones sin aviso.
IRLANDA	No es aceptable. No obstante, la política actual de control de divisas de Irlanda permite que los viajeros al país, con sujeción a la política de toda otra autoridad de control de divisas que intervengan, 1) retengan, sin declaración, todo dinero que traigan consigo, 2) cambien este dinero por moneda irlandesa para su uso personal durante su permanencia en Irlanda, y 3) compren (con el dinero que tienen) en un banco de Irlanda toda otra moneda que necesiten para continuar su viaje. (Sin embargo, hay algunas restricciones con respecto a la cantidad de divisas de la zona de la libra esterlina que puede cambiarse por otras monedas.)

NIGERIA	La importación y/o exportación de la moneda de Nigeria está prohibida.

3.33 Prácticas recomendadas *(continuación)*

SINGAPUR	No es aceptable. Se ejercerán los controles normales de divisas.
SUECIA	Los pasajeros de crucero están sujetos a un control de divisas al azar.
YUGOSLAVIA	La reglamentación vigente de Yugoslavia establece que los pasajeros y la tripulación de un buque en crucero están sujetos al control de divisas durante la permanencia del buque en aguas territoriales yugoslavas.

3.35 Prácticas recomendadas

AUSTRALIA	Se exigen los manifiestos de pasajeros. Los pasajeros han de rellenar las tarjetas de pasajeros.
CHINA	En China, la lista de pasajeros debe incluir la nacionalidad de los mismos.
DINAMARCA	La lista de pasajeros debe incluir en todos los casos información sobre la nacionalidad y la fecha y el lugar de nacimiento.
ESTADOS UNIDOS	La reglamentación nacional exige que la lista de pasajeros de un buque figure en el Impreso I-418. En este Impreso, además de la información que se pide en la lista de pasajeros de la OMI (Impreso de facilitación 6), se exigen los siguientes datos: a) nombre completo, incluida la *inicial de en medio*; b) número de pasaporte; y c) fecha de salida del último puerto extranjero. No se exige el lugar de nacimiento del pasajero. Los Estados Unidos exigen asimismo que todo pasajero extranjero presente una tarjeta de llegada y salida (INS FM-I-94).
NIGERIA	Nigeria exigirá que se llenen las columnas 6, 8 y 9 de la lista de pasajeros con respecto a todos los pasajeros a bordo de un buque en crucero.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia exige tarjeta de embarco/desembarco en ciertos casos.
SINGAPUR	No es aceptable. Se considera que las prácticas recomendadas 2.7.3 y 2.7.4 deben ser aplicables también a los buques en crucero.
HONG KONG, CHINA	La legislación de Hong Kong, China, exige que se consignen los cuatro puntos en la lista de pasajeros.

Observación general – (Capítulo 3 – Sección E)

FEDERACIÓN DE RUSIA	Todos los pasajeros en tránsito que salgan del buque, incluso temporalmente, están sujetos al mismo reglamento de aduanas y de inmigración que los pasajeros que entran o salen del país.
FINLANDIA	Todos los pasajeros en tránsito que salgan del buque están en principio sujetos al mismo reglamento de aduana que los pasajeros que entran o salen del país.

3.37 Práctica recomendada

ALEMANIA	Aceptable.
FEDERACIÓN DE RUSIA	*Véase la notificación sobre el capítulo 3, sección E.*
SINGAPUR	La enmienda relativa a las medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito es aceptable con una reserva respecto de estas prácticas.

3.38 Práctica recomendada

ALEMANIA	Aceptable.
ESTADOS UNIDOS	No es aceptable. Cada pasajero extranjero debe llenar el formulario I-94, ficha de entrada/salida.
ESPAÑA	No puede aceptarse. No hay lista de pasajeros en tránsito, y el control se ejerce por medio de una tarjeta de desembarco, método que es útil si es necesario encontrar a un pasajero a petición de su embajada o consulado, de un pariente, de la Cruz Roja, etc.
FEDERACIÓN DE RUSIA	*Véase la notificación sobre el capítulo 3, sección E.*
FRANCIA	En razón de sus reglamentos y prácticas nacionales, el Gobierno de Francia no puede aplicar esta práctica recomendada.
NUEVA ZELANDIA	Se exigen declaraciones de llegada y de salida a todos los pasajeros que permanecen en tierra en Nueva Zelandia más de 24 horas.
REINO UNIDO	Normalmente no se exigirán tarjetas de desembarco y embarco a los pasajeros que se proponen salir dentro de 24 horas en el buque en que llegaron.

3.39 Práctica recomendada

ALEMANIA	Aceptable.
CHINA	En China, las autoridades exigen visados de entrada a los pasajeros en tránsito para su subida al buque durante la estancia de éste en el puerto, con excepción de los pasajeros de países con los que China haya firmado un acuerdo de reciprocidad para eximirlos de los visados.

3.39 Práctica recomendada *(continuación)*

FEDERACIÓN DE RUSIA	*Véase la notificación sobre el capítulo 3, sección E.*
NUEVA ZELANDIA	A los pasajeros en tránsito que bajan a tierra en Nueva Zelandia se les exigen los certificados de vacunación válidos necesarios. Se exigen declaraciones de llegada y de salida a todos los pasajeros que permanecen en tierra más de 24 horas.
SINGAPUR	Lo mismo que para la práctica recomendada 3.37.

3.40 Práctica recomendada

ALEMANIA	Aceptable.
CHINA	Lo mismo que para la práctica recomendada 3.39.
ESPAÑA	No puede aceptarse porque es incompatible con la legislación vigente, así como con los acuerdos internacionales que suprimen los requisitos de visado.
FEDERACIÓN DE RUSIA	*Véase la notificación sobre el capítulo 3, sección E.*
FRANCIA	Como para la práctica recomendada 3.38.
REINO UNIDO	Esto es aceptable sólo si la permanencia del pasajero en tránsito se limita a 24 horas. Si la permanencia dura más tiempo se exige un visado.
SINGAPUR	Lo mismo que para la práctica recomendada 3.37.

3.41 Práctica recomendada

ALEMANIA	No aceptable.
FEDERACIÓN DE RUSIA	*Véase la notificación sobre el capítulo 3, sección E.*
NUEVA ZELANDIA	La reglamentación de Nueva Zelandia exige que se presente una declaración del equipaje agrícola.

3.42 Prácticas recomendadas

ALEMANIA	"Los pasajeros en tránsito que abandonen el 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": no puede introducirse en la República Federal de Alemania porque actualmente es incompatible con la legislación nacional alemana.
AUSTRALIA	Tales pasajeros han de cumplir todos los trámites normales de aduana e inmigración.
ESPAÑA	No es aceptable porque es incompatible con la legislación española actual.
FEDERACIÓN DE RUSIA	*Véase la notificación sobre el capítulo 3, sección D.*
FINLANDIA	Los pasajeros en tránsito que salen del buque en un puerto y se embarcan en el mismo buque en otro puerto están sujetos a la misma reglamentación que los pasajeros que entran o salen del país.
FRANCIA	Aceptable.
NUEVA ZELANDIA	A la mayoría de los pasajeros de buques que visitan Nueva Zelandia se les exige que soliciten y obtengan permisos de entrada a menos que salgan con el buque cuando éste sale del puerto en que los pasajeros desembarcaron.
REINO UNIDO	Los pasajeros a que se refiere la práctica recomendada están sujetos a: i) examen de inmigración en el primer puerto de llegada y en el último puerto de salida; ii) un examen de aduana en el primer puerto de llegada y también están sujetos a examen en el último puerto de salida con respecto a moneda y mercancías sujetas a restricciones de exportación.
SUECIA	Un pasajero en tránsito que necesita visado y que sale del buque en un puerto para embarcarse en mismo buque en otro puerto debe poseer un visado válido. No obstante, puede expedírsele un visado de emergencia en el puerto de llegada.

3.43 Prácticas recomendadas

ALEMANIA	"Un buque dedicados a servicios científicos lleva personal que está necesariamente empleado a bordo del buque para los fines científicos de la travesía. Dicho personal, si satisface tal requisito, gozará de facilidades por lo menos iguales a las concedidas a los miembros de la tripulación del buque": esta práctica no puede introducirse en la República Federal de Alemania porque es actualmente incompatible con la legislación nacional alemana.
ESTADOS UNIDOS	No es aceptable. Con arreglo a las leyes y reglamentos vigentes, un científico estadounidense que llegue de un lugar donde se le exija la posesión de un pasaporte de los Estados Unidos o que salga para tal lugar no puede ser tratado de la misma manera que un tripulante de buena fe que posea un documento de identificación de marino mercante y

3.43 Prácticas recomendadas *(continuación)*

ESTADOS UNIDOS *(continuación)*	esté por consiguiente exento de la exigencia del pasaporte. Las autoridades públicas de los Estados Unidos tratan al personal científico de un buque dedicado a servicios científicos como miembros de la tripulación y por tanto se conceden a esas personas facilidades por lo menos tan favorable como las que se conceden a los miembros de la tripulación. Sin embargo, las personas empleadas en el extranjero en buques de investigación oceanográfica son tratadas como pasajeros. Como tales, tienen derecho a una exención mayor de derechos de aduana, pero tal exención está limitada a una vez cada 30 días. En cambio, los miembros de la tripulación, si bien disfrutan de una exención menor, tienen derecho a ella en cada viaje independientemente de la frecuencia de los viajes.
FEDERACIÓN DE RUSIA	Al personal que trabaja en un buque en tareas científicas y que no está incluido en la lista de la tripulación del buque no se le pueden conceder las mismas facilidades de aduana y de inmigración que a la tripulación del buque.
FINLANDIA	No pueden concederse al personal que trabaja en un buque finlandés en tareas científicas las mismas facilidades de aduana que se conceden a la tripulación del buque.
FRANCIA	Lo mismo que para la práctica recomendada 3.38.
NUEVA ZELANDIA	Esta práctica no es aceptable conforme a la legislación vigente de Nueva Zelandia. Todo el personal, incluso los científicos que no son miembros de la tripulación, está sujeto a todas las formalidades de inmigración cuando son aplicables.

3.43 Prácticas recomendadas *(continuación)*

HONG KONG, CHINA	De acuerdo con la legislación de Hong Kong, China, dichas personas se consideran pasajeros y están sujetas a todas las formalidades de inmigración aplicables a los mismos.

3.46 Práctica recomendada

ALEMANIA	"Los miembros de la tripulación no estarán normalmente sometidos a ningún control personal al desembarcar o embarcar con permiso de tierra": no es aceptable para la República Federal de Alemania por razones de seguridad interna.
CUBA	El control personal se realiza sobre la base de la identificación del tripulante.
ESPAÑA	Inaceptable por razones de seguridad interna.
ESTADOS UNIDOS	No es aceptable. Todos los miembros de la tripulación deben ser sometidos a inspección antes de ser admitidos de manera definitiva o condicional en los Estados Unidos.
FRANCIA	Las autoridades francesas pueden aplicar esta práctica recomendada en la medida en que excluya el principio de los controles personales sistemáticos pero permita que los servicios de control hagan inspecciones sin aviso cuando lo estimen necesario.
NUEVA ZELANDIA	Nueva Zelandia reserva el derecho de los funcionarios de aduana de someter a los miembros de la tripulación a una inspección personal antes que inicien su permiso de tierra o cuando vuelvan de él.

3.48 Prácticas recomendadas

ALEMANIA	No es aceptable.
ESTADOS UNIDOS	Inaceptable. Los documentos mencionados en la norma 3.10 son un documento de identidad válido de marino mercante o un pasaporte. Estos documentos no son aceptables en lugar del formulario I-95 o del formulario I-184.
POLONIA	Habida cuenta de las reservas relativas a la norma 3.47, esta práctica recomendada también es inaceptable.

4.2 Práctica recomendada

SUECIA	El Gobierno de Suecia no puede aplicar las prácticas recomendadas 3.11 y 4.2 porque los puertos de Suecia no son propiedad del Estado ni son administrados por el Estado sino por órganos municipales o privados. No obstante, estas prácticas han sido respetadas en la mayoría de los casos por esas administraciones portuarias.

4.6 Práctica recomendada

ALEMANIA	Aceptable.

4.7 Práctica recomendada

REINO UNIDO	Aceptable.

4.9 Práctica recomendada

ALEMANIA	Aceptable.
HONG KONG, CHINA	Con excepción de la carga en tránsito, la carga transbordada y los contenedores usados y vacíos importados y exportados regularmente, y utilizados únicamente para el transporte de artículos, la legislación de Hong Kong, China, exige que todas las cargas se declaren en los formularios de declaración comercial estipulados.

5.2 Prácticas recomendadas

AUSTRALIA	Australia no desea obligarse por esta práctica recomendada.

5.3 Práctica recomendada

AUSTRALIA	Un formulario normalizado no es aceptable. Las exigencias de Australia a este respecto y los niveles de aceptación de las certificaciones variarán de acuerdo a la previsión del riesgo de cuarentena.
FRANCIA	Los certificados sanitarios nunca pueden ser completamente iguales: las condiciones y garantías requeridas deben tener en cuenta la situación sanitaria del país de origen de los animales vivos y de los productos animales y, en el caso de estos últimos, el requisito de higiene e inspección. Con respecto a los envíos de plantas, se exige el certificado fitosanitario modelo establecido por la Convención Internacional para la Protección de las Plantas y los Productos Vegetales, 1951.

5.4 Prácticas recomendadas

CUBA	Las autoridades sanitarias otorgan la libre plática por radio si la información que se solicita antes del arribe del buque es oportuna, completa e indica que la entrada en puerto no va a causar ni propagar una enfermedad de cuarentena. Para el otorgamiento de la libre plática por radio todo buque debe hacer llegar a las autoridades sanitarias como mínimo con 24 horas de antelación a la llegada, la siguiente información:
CUBA *(continuación)*	fecha de expedición del certificado de desratización o de exención de desratización y lugar donde fue expedido;

- si ha ocurrido algún fallecimiento durante la travesía y sus causas;
- cantidad de tripulantes y pasajeros a bordo;
- si ha tenido algún tripulante o pasajero enfermo durante la travesía con fiebres persistentes o diarreas agudas;
- si tiene animales a bordo;
- si conduce algún cargamento de productos o subproductos de origen animal o vegetal;
- origen de las provisiones cárnicas a bordo;
- puertos extranjeros visitados durante los últimos 90 días expresando fecha de salida;
- si conduce polizontes o deportados;
- cantidad de pasaportes vencidos;

5.6 Prácticas recomendada

CUBA — Las vacunaciones o revacunaciones se realizan por solicitud expresa de tripulantes o pasajeros.

5.11 Práctica recomendada

AUSTRALIA — Australia se reserva el derecho de rechazar la entrada de cualquier cargamento, esté certificado o no, que no cumpla con los requisitos australianos.

CHINA — Los animales y plantas y productos de animales o vegetales u otro producto sometidos a cuarentena no podrán ser descargados hasta que el buque haya sido inspeccionado y tratado por las autoridades y se haya comprobado que reúnen las exigencias de cuarentena, ~~no podrán ser descargados hasta que el buque haya sido inspeccionado y tratado por las autoridades y se haya comprobado que reúnen las~~

CHINA *(continuación)* — ~~exigencias de cuarentena~~ y prevención de epidemias vigentes en China.

ESTADOS UNIDOS — Los animales, las plantas y los productos animales y vegetales prohibidos por la ley no pueden ser importados aun cuando vengan acompañados de un certificado de cuarentena.

FRANCIA — Con respecto a la importación de plantas y productos vegetales, se aplica lo dispuesto en el artículo VI de la Convención Internacional para la Protección de las Plantas y los Productos Vegetales, 1951.

HONG KONG CHINA — La norma aplicada en Hong Kong, China, corresponde a la de la Oficina Internacional de Epizootias (OIE). Además Hong Kong, China, tiene un acuerdo con el Comité de protección fitosanitaria para la región de Asia y el Pacífico, de la FAO.

6.1 Prácticas recomendadas

BÉLGICA — Las leyes sobre la contabilidad estatal hacen difícil la adopción de esta práctica. En vista del carácter módico de la garantía que las autoridades aduaneras exigen a los propietarios o corredores de buques, la cuestión de una fianza global única no se ha planteado hasta ahora.

CANADÁ — Canadá no considera que el uso de una fianza global que abarque las responsabilidades de una operación con respecto a todos los requisitos gubernamentales sea una medida práctica. Por tanto esa práctica es inaceptable.

ESTADOS UNIDOS — Se exigen fianzas separadas.

SINGAPUR — No puede adoptarla porque no es practicable en Singapur. Las autoridades de inmigración, de aduanas y sanitarias funcionan según leyes diferentes.

6.2 Práctica recomendada

CUBA — La aduana tiene habilitada una tarifa para los servicios que se prestan en horas normales, aunque la misma es baja.

ESTADOS UNIDOS — Actualmente la legislación nacional requiere el cobre de un derecho a los buques comerciales de 100 toneladas o más de arqueo neto para cubrir el costo del trámite aduanero de hasta 15 llegadas por año civil. Se exceptúan los buques que se usan sólo como remolcadores en el momento de su llegada, los transbordadores (según la definición de la ley nacional), los buques de pasaje extranjeros que hacen por lo menos tres viajes por semana desde un puerto estadounidenses a alta mar y regresan sin haber tocado ningún puerto o lugar extranjero, y los buques estadounidenses y extranjeros no dedicados al comercio. Actualmente, la legislación nacional también requiere el cobro de un derecho de cinco dólares por trámite de aduana y un derecho de cinco dólares por la inspección de inmigración de cada pasajero que llega en un buque comercial o en una aeronave comercial.

FRANCIA — Aceptable con la modificación del 17/9/87.

REINO UNIDO — Se cobra derecho por la asistencia a la aduana para despachar carga los domingos y días feriados incluso si los puertos normalmente trabajan esos días. No se cobran derechos por la asistencia para el despacho de pasajeros.

6.7 Práctica recomendada

FEDERACIÓN DE RUSIA — Es aceptable si se acuerda sobre la base de la reciprocidad entre los Gobiernos.

FRANCIA — Aceptable.

INDIA — Actualmente la India no tiene acuerdos de este tipo con ningún país.

6.12 Práctica recomendada

REINO UNIDO — Aceptable.

Dada, firmada y sellada en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas, a los seis días del mes de febrero de dos mil uno. Año 190° de la Independencia y 141° de la Federación.

WILLIAN LARA
Presidente

LEOPOLDO PUCHI
Primer Vicepresidente

GERARDO SAER
Segundo Vicepresidente

EUSTOQUIO CONTRERAS
Secretario

VLADIMIR VILLEGAS
Subsecretario

Palacio de Miraflores, en Caracas, a los *diecinueve* días del mes de *noviembre* de dos mil uno. Año 191° de la Independencia y 142° de la Federación.

HUGO CHAVEZ FRIAS

Refrendado
La Vicepresidenta Ejecutiva
(L.S.)

ADINA MERCEDES BASTIDAS CASTILLO

Refrendado
El Ministro de Relaciones Exteriores
(L.S.)

LUIS ALFONSO DAVILA GARCIA

GACETA OFICIAL
DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

DEPOSITO LEGAL ppo 187207DF1

AÑO CXXIX — MES II Nº 5.559 Extraordinario

Caracas, lunes 19 de noviembre de 2001

San Lázaro a Puente Victoria Nº 89
CARACAS - VENEZUELA
Tarifa sujeta a Resolución de fecha 2 de abril de 1998
Publicada en la Gaceta Oficial Nº 36.429

Esta Gaceta Contiene 56 Págs. Precio Bs. 1.320

LEY DEL 22 DE JULIO DE 1941

Art. 11.- La GACETA OFICIAL, creada por Decreto Ejecutivo del 11 de octubre de 1872, continuará editándose en la Imprenta Nacional con la denominación GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA.

Art. 12.- La GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA, se publicará todos los días hábiles, sin perjuicio de que se editen números extraordinarios siempre que fuere necesario; y deberán insertarse en ella sin retardo los actos oficiales que hayan de publicarse.

Parágrafo Unico.- Las ediciones extraordinarias de la GACETA OFICIAL tendrán una numeración especial.

Art. 13.- En la GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA, se publicarán los actos de los Poderes Públicos que deberán insertarse y aquéllos cuya inclusión sea conveniente por el Ejecutivo Nacional.

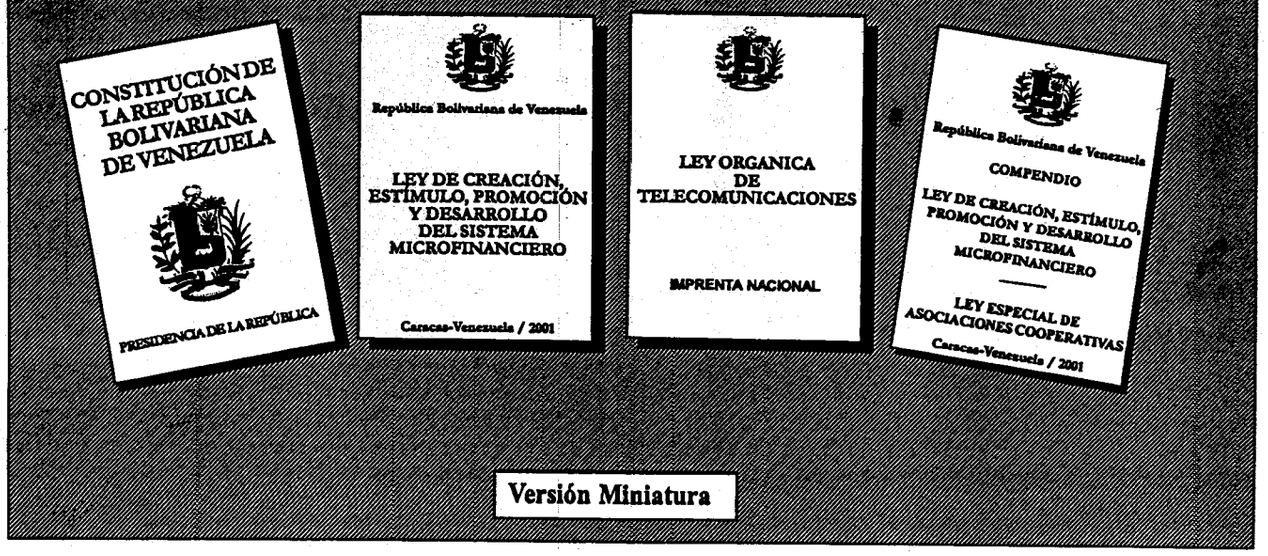
Art. 14.- Las Leyes, Decretos y demás actos oficiales tendrán carácter de públicos por el hecho de aparecer en la GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA, cuyos ejemplares tendrán fuerza de documentos públicos.

El DIRECTOR GENERAL DE LA IMPRENTA NACIONAL Y GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA advierte, que esta publicación se procesa por reproducción fotomecánica directa de los originales que recibe del Consejo de Ministros, originados en los diferentes Despachos de la Administración Pública y que por consiguiente, sus trabajadores gráficos no son responsables de inserciones cuyos originales lleguen en forma defectuosa.

A LA VENTA

- *Constitución de la República Bolivariana de Venezuela*
- *Ley de Creación, Estímulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero,*
- *Ley Orgánica de Telecomunicaciones,*
- *Compendio - Ley de Creación, Estímulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero - Ley Especial de Asociaciones Cooperativas,*

en las taquillas de la Gaceta Oficial



Versión Miniatura