



CONVENIO INTERAMERICANO
PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUATICO INTERNACIONAL
(CONVENIO DE MAR DEL PLATA)

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

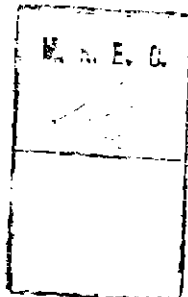
Artículo 1

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

Artículo 2

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

John



311
9665
14704
4025

75

Artículo 3

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

Artículo 4

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

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

Artículo 5

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

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

calm

H. R. E. G.

FOL
76

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

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

Artículo 6

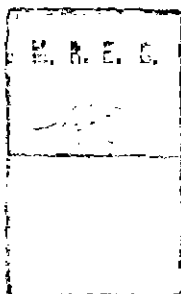
a. Cualquier Estado Contratante que considere imposible cumplir una norma interamericana, o concordar completamente sus propios reglamentos o métodos con tal norma, cuando ésta haya sido modificada, o que considere necesario adoptar reglamentos o métodos que difieran de lo establecido por una norma interamericana,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

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

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

Artículo 7

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



Artículo 8

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

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

Artículo 9

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

Artículo 10

El Comité Técnico Permanente de Puertos se encargará de dar continuidad al cumplimiento de este Convenio, inclusive de la revisión periódica de las normas y de los métodos recomendados. El Comité, por iniciativa propia o por recomendación de un Estado Contratante, invitará al Grupo de Expertos a que se refiera el inciso (b) del Artículo 4, a estudiar la conveniencia y posibilidad de cualquier proyecto de enmienda al Anexo mencionado en el inciso (c) del Artículo 5, y formular recomendaciones al respecto. Si el examen y estudio de cualquiera de estas enmiendas interesara a los Congresos Interamericanos de Turismo o a los Congresos Panamericanos de Carreteras, éstos serán consultados.

Castro
O. E. A.
[Stamp]

78

Artículo 11

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

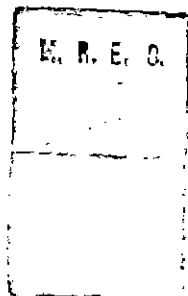

Artículo 12

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

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

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

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios infrascriptos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, firman el presente Convenio. Hecho en Mar del Plata, a los siete días del mes de junio de mil novecientos sesenta y tres.



ANEXO
AL CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR
EL TRANSPORTE ACUATICO INTERNACIONAL 1/
(CONVENIO DE MAR DEL PLATA)

Las Normas y Métodos Recomendados que aparecen en este Anexo se interpretarán del modo siguiente:

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

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

Capítulo I

DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES

A. Definiciones

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

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

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

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

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

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

1. Adoptado por resolución aprobada por la Primera Conferencia Portuaria Interamericana Extraordinaria el 19 de abril de 1966.

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

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

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

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

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

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

B. Disposiciones generales

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo II

RECEPCION Y DESPACHO DE LAS NAVES

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

A. Generalidades

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

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

B. Contenido y Objeto de los Documentos

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

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

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

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

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

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

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

a) A la recepción:

- Nombre y nacionalidad de la nave
- Nombre del capitán
- Puerto de embarque
- Puerto de descarga
- Marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida y descripción de las mercancías según los conocimientos de embarque, especificando si es explosiva, inflamable o venenosa, como se exige en la norma 2.3
- Nombre del consignatario de las mercancías
- Número de los conocimientos de embarque
- Puertos en los cuales se descargará la carga que queda a bordo
- Puertos originales de embarque respecto a mercancías embarcadas por conocimiento de embarque directo

b) Al despacho:

Nombre y nacionalidad de la nave

Nombre del Capitán

Puerto de destino

Respecto a la mercancía embarcada en el puerto en cuestión:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Procedimiento de Recepción.

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

- 5 copias de la Declaración General.
- 4 copias del Manifiesto de Carga.
- 4 copias de la Declaración de Suministros de la nave
- 2 copias de la Declaración de Efectos de la Tripulación
- 4 copias de la Lista de la Tripulación
- 4 copias de la Lista de Pasajeros
- 1 copia de la Declaración Marítima de Sanidad

D. Procedimiento de Despacho

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

- 5 copias de la Declaración General
- 4 copias del Manifiesto de Carga
- 3 copias de la Declaración de Suministros de la nave
- 4 copias de la Lista de la Tripulación
- 4 copias de la Lista de Pasajeros

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

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

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

E. Medidas para Facilitar el Movimiento Portuario

2.12 Método recomendado. Las autoridades, con la cooperación de los navieros y demás usuarios de los servicios portuarios, deberían tomar las medidas adecuadas a fin de que la estadía de las naves se mantenga en un mínimo; tomar medidas que permitan el movimiento satisfactorio del tráfico portuario; revisar frecuentemente todo procedimiento relativo a la recepción y despacho de las naves y a las medidas relacionadas con la carga y descarga, como también al abastecimiento de las naves, y finalmente tomar providencias para que las naves puedan recibirse y despacharse y realizar todas las operaciones de carga y descarga, en tanto sea viable, en la zona de trabajo de la nave. Las autoridades deberían limitar, en la forma más estricta posible, el número de personas que deben actuar oficialmente a bordo de las naves. Deberían, asimismo, prohibir el acceso a las naves a las personas ajenas a las actividades de recepción, carga, descarga y despacho.

F. Escalas Consecutivas en dos o más puertos del mismo Estado

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

G. Forma de Llenar los Documentos

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

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

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

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

Capítulo III

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS

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

A. Requisitos y Procedimientos

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

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

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

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

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

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

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

3.6 Método recomendado. En la Tarjeta de Embarco y Desembarco, las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.11 Método recomendado. Las autoridades, con la cooperación de los navieros y de la administración portuaria, deberían adoptar las medidas pertinentes respecto del tráfico portuario, para que puedan despacharse rápidamente los pasajeros, la tripulación y el equipaje, inclusive en días feriados; destinar personal suficiente y proveer instalaciones adecuadas, prestando especial atención a los medios de carga, descarga y transporte del equipaje (incluso el uso de sistemas mecanizados) y a los lugares donde con

mayor frecuencia se originen demoras a los pasajeros, y, finalmente, tomar medidas para que, en caso necesario, los pasajeros y la tripulación puedan trasladarse, al abrigo de la intemperie, desde la nave hasta el lugar donde se realice la inspección de pasajeros, tripulantes y equipaje.

3.11.1 Método recomendado. Las autoridades deberían:

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

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

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

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

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

C. Forma de llenar los documentos

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

Capítulo IV

ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCIAS Y OTROS ARTICULOS

A. Generalidades

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

B. Requisitos relativos a la documentación

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

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

C. Procedimientos relativos al despacho de artículos especiales

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

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

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

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

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

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

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

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



Capítulo V

SALUD Y SERVICIOS VETERINARIOS Y FITOSANITARIOS

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

A. Generalidades

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

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

B. Documentos

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

C. Procedimientos

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

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

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

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

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

D. Facilidades

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

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

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

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

Capítulo VI

DISPOSICIONES VARIAS

A. Fianzas y otras garantías

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

B. Errores en los documentos y sanciones aplicables

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

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

C. Servicios en los puertos

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

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

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

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

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