

**Convenio FAL**

**Convenio para facilitar  
el tráfico marítimo internacional, 1965**

**Edición de 1998**

Resoluciones al respecto e información complementaria  
sobre prescripciones relativas a facilitación.  
Incluye el suplemento al anexo del Convenio

**Organización Marítima Internacional  
Londres, 1999**

Publicado por la  
ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL  
4 Albert Embankement, Londres SE1 7SR

Primera edición, 1965  
Segunda edición, 1978  
Tercera edición, 1986  
Cuarta edición, 1989  
Quinta edición, 1991  
Sexta edición, 1994  
Séptima edición, 1998

Impreso por la Organización Marítima Internacional, Londres

2 4 6 8 10 9 7 5 3 1

ISBN 92-801-3527-9

PUBLICACION DE LA OMI
Número de venta: IMO-353S

Copyright © OMI 1999

Reservados todos los derechos.  
no está permitida la reproducción, para su venta,  
de ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento  
informático, ni su transmisión, de ninguna forma, ni por ningún medio,  
sea electrónico, electrostático, magnético, por fotocopia,  
o cualquier otro, sin la autorización previa y por escrito  
de la Organización Marítima Internacional.

## **Preámbulo**

El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio de Facilitación) fue adoptado por la Conferencia internacional sobre facilitación de viajes y transportes marítimos el 9 de abril de 1965 y entró en vigor el 5 de marzo de 1967.

Este Convenio tiene por objeto facilitar el transporte marítimo mediante la simplificación y reducción al mínimo de los trámites, documentos y formalidades relacionados con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales. El Convenio fue originalmente elaborado para responder a la creciente preocupación internacional por el excesivo número de documentos exigidos a los buques MERCANTES. Los Documentos que tradicionalmente exigen las autoridades de aduanas, inmigración, sanidad y otros organismos públicos en relación con el buque, la tripulación, los pasajeros, los equipajes, la carga y el correo son muy numerosos. El papeleo innecesario constituye un problema en la mayoría de los sectores pero la magnitud que encierra ese problema probablemente sea mayor en el transporte marítimo que en otros sectores dado el carácter internacional de éste y la aceptación tradicional de los trámites y formalidades.

El Convenio pone de relieve la importancia de facilitar el tráfico marítimo y demuestra por qué las autoridades y los armadores que tienen que utilizar esos documentos deben adoptar el sistema de documentación normalizada que ha creado la OMI y cuyo uso a nivel mundial ha recomendado la Asamblea de la Organización. Las partes Contratantes del Convenio se comprometen a uniformar y simplificar las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

El anexo del Convenio contiene las reglas para simplificar los trámites, documentos y formalidades exigidos a la llegada y salida de los buques y, en particular, reduce a ocho el número de documentos que las autoridades públicas pueden exigir, a saber: 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 y dos documentos más, uno prescrito por el Convenio postal Universal y el otro por el Reglamento Sanitario internacional. La OMI ha elaborado impresos normalizados para los seis primeros.

Como medida adicional para facilitar el incumplimiento del Convenio, su anexo contiene “Normas” y “Prácticas recomendadas” sobre los trámites, documentos y formalidades que se deben aplicar a la llegada, estancia en puerto y salida de los buques, las tripulaciones, los pasajeros, los equipajes y la carga.

### **Enmiendas al Convenio**

Si bien se reconoce que el Convenio ha contribuido de forma importante a eliminar las barreras comerciales, el valor de este instrumento se vio limitado durante muchos años por un gran inconveniente: el procedimiento previsto para enmendarlo. Según ese procedimiento, toda enmienda debía ser aceptada expresamente por dos tercios de las Partes contratantes. En la práctica, esto lleva tanto tiempo que el procedimiento resultaba ineficaz.

En 1984 entró en vigor un nuevo procedimiento (artículo VII) llamado de “aceptación tácita”, en virtud del cual las enmiendas entran automáticamente en vigor en una fecha predeterminada a menos que sean específicamente rechazadas por un tercio de los países que hayan ratificado el Convenio. A principios de 1986, el nuevo procedimiento de aceptación fue utilizado para probar nuevas enmiendas, dirigidas principalmente a permitir la utilización del tratamiento automático de datos y otras técnicas, las cuales entraron en vigor en octubre de ese mismo año.

Las enmiendas de 1990 entraron en vigor el 1 de septiembre de 1991 y estaban destinadas a facilitar el despacho de los pasajeros, incluidos los de edad avanzada y los impedidos. También se ocupan estas enmiendas de la prevención de los actos ilícitos contra la seguridad marítima y el control del tráfico ilícito de drogas.

Las enmiendas de 1992 entraron en vigor el 1 de septiembre de 1993 y afectan a las disposiciones relativas al despacho de la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes; los trámites y formalidades de llegada y salida de los buques; sanidad pública y cuarentena, incluidos los servicios veterinarios y fitosanitarios; y la limitación de las responsabilidades del armador. Con estas enmiendas se introdujeron nuevas definiciones de las medidas de seguridad y los documentos de transporte, así como nuevas secciones sobre técnicas de

tratamiento electrónico de datos, paquetes de regalos personales y muestras comerciales, formalidades y derechos consulares, presentación de información antes de la llegada de la carga de importación, el despacho de equipo especial, y los documentos falsificados. Además, mediante estas enmiendas se reestructuró el anexo del Convenio.

Las enmiendas de 1996 entraron en vigor el 1 de mayo de 1997 y afectan a las secciones relativas al contenido y objeto de los documentos; trámites y formalidades de llegada y salida; facilitación para los buques que realicen cruceros y para los pasajeros de dichos buques; otras medidas de facilitación para tripulantes extranjeros en buques que efectúen travesías internacionales – permiso de tierra–; despacho de la carga de importación, y comisiones nacionales de facilitación. Estas enmiendas introdujeron nuevas normas respecto de las personas no admisibles y una nueva práctica recomendada sobre el despacho de inmigración anterior a la llegada.

La presente publicación contiene el texto del Convenio que está en vigor desde el 1 de mayo de 1997. También se han incluido en ella los textos de diversas resoluciones aprobadas por la Conferencia de 1965, el texto de una resolución aprobada por la Asamblea de la Organización el 19 de noviembre de 1987 (resolución A.628(15)), e información complementaria sobre prescripciones relativas a la facilitación, a saber: los impresos de facilitación de la OMI, la simplificación de las marcas de expedición, la documentación para la expedición de mercancías peligrosas (Código IMDG), el modelo de carta a la que se hace referencia en la norma 3.3.1, una lista de los certificados y documentos que han de llevar los buques, y un suplemento relativo al anexo del Convenio de Facilitación que contiene información sobre las notificaciones de los Estados Partes en el Convenio relativas a las diferencias existentes entre las prácticas nacionales y las normas del Convenio y a la adopción de las prácticas recomendadas.



## INDICE

	<b>Pág.</b>
<b>Artículos del Convenio para facilitar el tráfico marítimo Internacional</b>	
(Anexo A del Acta final de la Conferencia de 1965).....	1
<b>Texto refundido del anexo del Convenio</b>	
(Anexo B del Acta final).....	9
<b>CAPITULO 1- DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES</b>	
A. Definiciones.....	9
B. Disposiciones.....	10
C. Técnicas de tratamiento electrónico de datos.....	11
<b>CAPITULO 2- LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE BUQUES</b>	
A. Disposiciones generales.....	12
B. Contenido y objeto de los documentos.....	13
C. Documentos a la llegada.....	18
D. Documentos a la salida.....	18
E. Escalas consecutivas en dos o más puertos del mismo Estado.....	19
F. Tramitación de documentos.....	19
G. Errores en los documentos: sanciones.....	20
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.....	20
<b>CAPITULO 3- LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS</b>	
A. Documentos y formalidades de llegada y salida.....	21
B. Medidas para facilitar el despacho de la carga, de los pasajeros, la tripulación y los equipajes.....	25
C. Instalaciones especiales para el transporte marítimo de los pasajeros de edad avanzada y de los impedidos.....	27

D. Facilitación para los buques dedicados a cruceros y los pasajeros de dichos buques.....	27
E. Medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito.....	29
F. Medidas de facilitación para buques dedicados a servicios científicos.....	30
G. Otras medidas de facilitación para los tripulantes extranjeros de los buques dedicados a viajes internacionales: permiso de tierra.....	30
<b>CAPITULO 4- LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LA CARGA Y OTROS EFECTOS</b>	
A. Disposiciones generales.....	31
B. Formalidades relativas a la carga destinada a la exportación.....	32
C. Formalidades relativas a la carga destinada a la importación.....	32
D. Contenedores y paletas.....	32
E. Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto.....	33
F. Limitación de la responsabilidad del propietario del buque.....	33
<b>CAPITULO 5- SANIDAD PUBLICA Y CUARENTENA, INCLUIDOS SERVICIOS VETERINARIOS Y FITOSANITARIOS.....</b>	
	33
<b>CAPITULO 6- DISPOSICIONES DIVERSAS</b>	
A. Fianzas y otras formas de garantía.....	35
B. Servicios en los puertos.....	35
C. Ayuda de emergencia.....	36
D. Comisiones nacionales de facilitación.....	36
<b>Resoluciones aprobadas por la Conferencia</b>	
<b>(Anexo C del Acta final)</b>	
Resolución 1- Necesidad de fomentar la aceptación y la adhesión al Convenio.....	39



Resolución 2- Aceptación de normas.....	39
Resolución 3- Creación de comisiones nacionales y regionales.....	40
Resolución 4- Constitución de un grupo especial de trabajo.....	40
Resolución 5- Futuro trabajo sobre facilitación.....	41
Resolución 6- Facilitación de los viajes internacionales y el turismo.....	42

**Resolución aprobada por la Asamblea**

Resolución A.628(15) - Asamblea 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.....	43
--	----

**Información complementaria sobre prescripciones  
relativas a facilitación**

Apéndice 1- Impresos FAL de la OMI.....	45
Apéndice 2- Simplificación de las marcas de expedición.....	59
Apéndice 3- Código IMDG – Documentación para la expedición de mercancías peligrosas.....	71
Apéndice 4- Modelo de carta a la que se hace referencia en la Norma 3.3.1.....	81
Apéndice 5- Certificados y documentos que han de llevar los buques.....	85
Apéndice 6- Suplemento relativo al anexo del convenio: diferencias entre la práctica nacional de los Gobiernos Contratantes y las normas y las prácticas recomendadas del anexo notificadas a la OMI de conformidad con el artículo VIII del Convenio.....	95

## **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 efectúen 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 uniformar 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 lograrlos 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<sup>1</sup> (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 un Gobierno Contratante aplique las medidas temporales que juzgue necesarias para preservar la moralidad, el orden y la seguridad públicos, o para impedir la introducción o la difusión de enfermedades o plagas que puedan poner en peligro la salud pública o contagiar a los animales o plantas.
- 3) Todas las cuestiones que no son objeto de disposiciones expresas en el presente Convenio continuarán sujetas a la legislación de los Gobiernos Contratantes.

#### **Artículo VI**

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

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

---

<sup>1</sup> En virtud de las enmiendas al Convenio constitutivo de la Organización, que entraron en vigor el 22 de mayo de 1982, en nombre de la Organización pasó a ser “Organización Marítima Intenacional”.

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

## **Artículo VIII<sup>2</sup>**

1) Todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, documentos y formalidades para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dicha norma. Esta notificación deberá hacerse lo antes posible después de 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 al expirar dicho plazo.

---

<sup>2</sup> 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 efectuará 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, quien 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 de cualquier Gobierno Contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, consultarán lo antes posible a ese territorio con el fin de hacer extensiva la aplicación del presente Convenio a ese territorio y, en todo momento, podrán declarar que el presente Convenio se hace extensivo a tal territorio mediante una notificación escrita dirigida al secretario General.
  - b) La aplicación del presente Convenio se hará extensiva al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de ésta o de otra fecha que se indique en la notificación.
  - c) Las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio se aplicarán a todo territorio al cual se haga extensivo el Convenio conforme al presente artículo. A tal efecto, la expresión “sus trámites, documentos y formalidades” comprende las que estén en vigor en el territorio en cuestión.
  - d) El presente Convenio cesará de hacerse extensivo a cualquier territorio después de un plazo de un año a partir de la fecha de recepción de una notificación dirigida a tal efecto al Secretario General, o al fin de cualquier otro período más largo especificado en la notificación.
- 2) El Secretario General notificará a todos los Gobiernos Contratantes la extensión del presente Convenio a cualquier territorio en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, haciendo constar en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio se ha hecho extensivo.

### **Artículo XIV**

El Secretario General dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios del presente 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 ente 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<sup>3</sup>.

HECHO en Londres el nueve de abril de 1965.

---

<sup>3</sup> Se omiten las firmas.



***Anexo***

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.

Documentos: 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.

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<sup>4</sup>.

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 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.

---

<sup>4</sup> Véase el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1998, 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.

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

Cuando en 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 un 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 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 deben 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.<sup>5</sup>

### 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

---

<sup>5</sup> Véase FAL.2/ Circ. 35.

- 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 siguientes 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.

**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 del 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 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<sup>6</sup>

### *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 está 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 técnica de tratamiento automático de datos.

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

---

<sup>6</sup> Los números que figuran en la serie 2.12 se reservan para uso futuro

**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 rectificadas 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 contendrán 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 pueden 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<sup>7</sup> 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 del 28 de julio de 1951, ni en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, del 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 les 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 si en su momento se le 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 de fe de las circunstancias de embarque y llegada, expedido por las autoridades públicas del Gobierno Contratante donde la persona haya sido considerada no admisible.

---

<sup>7</sup> En el apéndice 4 figura un posible modelo de carta de envío.

Nota 2: Nada en esta norma ni en la Nota 1 deberá interpretarse en sentido contrario a lo dispuesto en la convención de las Naciones Unidas sobre el estatuto de los refugiados del 28 de Julio de 1951, o en el protocolo de las Naciones Unidas sobre el estatuto de los refugiados del 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 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 complementar cualquiera de los documentos a que se refiere el presente anexo.
- 3.5. **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas que exijan de los pasajeros, al embarco o desembarco, información escrita suplementaria que no tenga por objeto completar los documentos a que se refiere el presente anexo, deben limitar las preguntas para identificar mejor a los pasajeros a los puntos indicados en la práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarco y desembarco). Dichas autoridades aceptarán la tarjeta de embarco y desembarco rellena por el pasajero sin exigir que sea cumplimentada o controlada por el propietario del buque. Se debe aceptar la tarjeta escrita a mano en forma legible, a menos que se especifiquen caracteres de imprenta. No debe exigirse a cada pasajero más que un ejemplar de la tarjeta de embarco o desembarco, incluidas copias simultáneas en papel carbón.
- 3.6. **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no deben exigir más que la siguiente información para la tarjeta de embarco o desembarco:
- apellido (s)
  - nombre (s)
  - nacionalidad
  - número de pasaporte u otro documento oficial de identidad
  - fecha de nacimiento.
  - lugar de nacimiento
  - profesión
  - 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 autoridades portuarias, deben tomar las medidas oportunas para que fluya bien el tráfico portuario y quepa despachar rápidamente a los pasajeros, tripulantes y equipajes y deben habilitar personal suficiente y comprobar que hay instalaciones adecuadas, prestando atención especial a los medios de carga 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 techo el trayecto desde el buque hasta los puntos de control de pasajeros y tripulantes. Estas medidas e instalaciones deben ser flexibles y capaces de ampliación para adaptarse a las mayores medidas de seguridad en situaciones de intensificación del riesgo.

- 3.11.1. **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben:

- a) con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, adoptar medidas apropiadas para establecer:
  - i) un método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;
  - ii) un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados tan pronto como lleguen a la zona donde pueden ser reclamados;
  - iii) instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o impedidos;
- b) procurar que las autoridades portuarias tomen todas las medidas necesarias para:
  - i) habilitar accesos fáciles y rápidos de los pasajeros y sus equipajes a los medios de transporte locales;

- ii) que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones con fines de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros.

3.11.2. **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, a fin de acelerar el despacho deben considerar la posibilidad de introducir el sistema de doble circuito<sup>8</sup> para el despacho de pasajeros con su equipaje y vehículos privados de carretera.

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

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

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

---

<sup>8</sup> Véase la práctica recomendada 11 y el apéndice 11 del anexo F 3 del Convenio de Kioto.

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 debe procurar en la mayor medida posible ofrecer servicios de transporte público accesibles y a un precio razonable, adaptando los servicios existentes y previstos o facilitando medios especiales destinados 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 que realicen cruceros y para 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 objeto de cuarentena.

3.21 **Norma.** A los buques dedicados a crucero 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 crucero.

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

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

3.29 **Práctica recomendada.** Los pasajeros en crucero que desembarquen en un puerto para regresar al buque en otro puerto del mismo Estado deben gozar de las mismas facilidades que los pasajeros que desembarcan y regresan al buque en un mismo puerto.

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

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 público.

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 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 autorizada las zonas en que ha de almacenarse carga, ya sea temporalmente o durante largos períodos 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.<sup>9</sup> 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 cargo 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 necesitan para la reparación de contenedores que ya se hayan admitido de conformidad con lo previsto en la norma 4.8.

---

<sup>9</sup> Texto por elaborar.

*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 deberá 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.

5.3 **Práctica recomendada.** Cuando se exijan certificados sanitarios u otros documentos análogos para la expedición de ciertos animales o plantas o de producción 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 práctica 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 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 sospechosos 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 y 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 períodos 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 a 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.

#### *G. 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/Cir.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 Marítimo Intergubernamental<sup>10</sup> 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 consejos 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;

---

<sup>10</sup> Véase la nota de pie de página en la página 2.



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 la 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 necesarias 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 Constitutiva Marítima Intergubernamental, la Asamblea de esta Organización puede crear todos los órganos auxiliares que juzgue necesarios;

RECORDANDO las resoluciones A29(11) Y A63(111) 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 de convenio. Los observadores 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 aprobada 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 lo 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<sup>11</sup> del anexo del Convenio: “Las autoridades públicas aceptarán la información transmitida por cualquier 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 al aplicar la norma 2.15:
  - a) se apoye y fomente la introducción de métodos para transmitir la 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).

---

<sup>11</sup> En la presente edición ha pasado a ser el capítulo 2.F.



**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).

## DECLARACION GENERAL DE LA OMI

Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

		<input type="checkbox"/> Llegada	<input type="checkbox"/> 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 naviero	
9. Toneladas brutas	10. Toneladas Netas		
11. Situación del buque en el puerto (muelle y estación)			
12. Pormenores someros referentes al viaje (puertos donde el buque ha tocado y va a tocar, subrayar puertos en los cuales la mercadería 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 Adjuntos (indicar número de copias)			
17. Declaración de carga	18. Declaración de provisiones de a bordo		
19. Lista de Tripulantes	20. Lista de Pasajeros	21. Fecha y firma del Capitán, agente u oficial del buque debidamente autorizado	
22. Declaración de efectos de la tripulación <sup>12</sup>	23. Delcaración marítima de sanidad <sup>13</sup>		

Para uso oficial

OMI FAL  
Impreso 1

<sup>12</sup> A la llegada solamente

<sup>13</sup> Solamente para animales.

## Impreso 1 (continuación)

Este impreso se acepta en los siguientes países, tanto como un formato OMI o como impreso nacional basado en el mismo diseño (en algunos casos está sujeto a modificaciones menores o a ciertas condiciones que deberá satisfacer el declarante).<sup>14</sup>

ARGENTINA	MÉXICO
AUSTRALIA	PAISES BAJOS
BELGICA	NUEVA ZELANDIA
BRASIL	NORUEGA
CANADA	PERU
CHILE	POLONIA
CUBA	FEDERACION DE RUSIA
CHIPRE	SEYCHELLES
ECUADOR	SINGAPUR
FINLANDIA	SUECIA
ALEMANIA	TAILANDIA
HUNGRIA	REINO UNIDO
INDONESIA	ESTADOS UNIDOS
IRLANDA	YUGOSLAVIA
LIBERIA	

---

Esta forma también se usa en Hong Kong. China (Miembro Asociado de OMI).

---

Para uso oficial.

**Sales number: IMO-371E**

---

<sup>14</sup> Para mayores detalles ver el suplemento relacionado al Anexo a la Convención de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, 1965, enmendado (a la venta en OMI, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, sales number IMO-35OE)





## Impreso 2 (continuación)

Este impreso se acepta en los siguientes países, tanto como un formato OMI o como impreso nacional basado en el mismo diseño (en algunos casos está sujeto a modificaciones menores o a ciertas condiciones que deberá satisfacer el declarante).<sup>16</sup>

ARGENTINA	HUNGRÍA
AUSTRALIA	IRLANDA
BRASIL	LIBERIA
CANADA	MÉXICO
CHILE	NUEVA ZELANDIA
CUBA	NORUEGA
CHIPRE	FEDERACION DE RUSIA
ECUADOR	ESPAÑA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	REINO UNIDO
ALEMANIA	YUGOSLAVIA

---

Esta forma también se usa en Hong Kong. China (Miembro Asociado de OMI).

---

Para uso oficial

**Sales number: IMO-372E**

---

<sup>16</sup> Para mayores detalles ver el suplemento relacionado al Anexo a la Convención de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, 1965, enmendado (a la venta en OMI, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, sales number IMO-350E)



### Impreso 3 (continuación)

Este impreso se acepta en los siguientes países, tanto como un formato OMI o como impreso nacional basado en el mismo diseño (en algunos casos está sujeto a modificaciones menores o a ciertas condiciones que deberá satisfacer el declarante).<sup>17</sup>

ARGENTINA	IRLANDA
AUSTRALIA	LIBERIA
BRASIL	MEXICO
CANADA	NUEVA ZELANDIA
CHILE	NORUEGA
CUBA	PERU
CHIPRE	POLONIA
ECUADOR	SINGAPUR
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	REINO UNIDO
GRECIA	ESTADOS UNIDOS
HUNGRIA	YUGOSLAVIA

---

Para uso oficial.

**Sales number: IMO-373E**

---

<sup>17</sup> Para mayores detalles ver el suplemento relacionado al Anexo a la Convención de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, 1965, enmendado (a la venta en OMI, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, sales number IMO-350E)



## Impreso 4 (continuación)

Este impreso se acepta en los siguientes países, tanto como un formato OMI o como impreso nacional basado en el mismo diseño (en algunos casos está sujeto a modificaciones menores o a ciertas condiciones que deberá satisfacer el declarante).<sup>19</sup>

ARGENTINA	IRLANDA
AUSTRALIA	LIBERIA
BRASIL	MÉXICO
CANADA	NORUEGA
CHILE	PERU
CUBA	POLONIA
ECUADOR	FEDERACION DE RUSIA
FINLANDIA	SEYCHELLES
FRANCIA	SUECIA
GRECIA	ESTADOS UNIDOS
HUNGRIA	YUGOSLAVIA

---

Para uso oficial

**Sales number: IMO-374E**

---

<sup>19</sup> Para mayores detalles ver el suplemento relacionado al Anexo a la Convención de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, 1965, enmendado (a la venta en OMI, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, sales number IMO-350E)



## Impreso 5 (continuación)

Este impreso se acepta en los siguientes países, tanto como un formato OMI o como impreso nacional basado en el mismo diseño (en algunos casos está sujeto a modificaciones menores o a ciertas condiciones que deberá satisfacer el declarante).<sup>20</sup>

ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	MEXICO
BELGICA	PAISES BAJOS
BRASIL	NUEVA ZELANDIA
CANADA	NORUEGA
CHILE	PERU
CUBA	POLONIA
ECUADOR	FEDERACION DE RUSIA
FRANCIA	SEYCHELLES
ALEMANIA	ESPAÑA
GRECIA	SUECIA
HUNGRIA	REINO UNIDO
IRLANDA	ESTADOS UNIDOS
ITALIA	YUGOSLAVIA

---

For official use.

**Sales number:IMO-375E**

---

<sup>20</sup> Para mayores detalles ver el suplemento relacionado al Anexo a la Convención de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, 1965, enmendado (a la venta en OMI, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, sales number IMO-350E)





## Impreso 6 (continuación)

Este impreso se acepta en los siguientes países, tanto como un formato OMI o como impreso nacional basado en el mismo diseño (en algunos casos está sujeto a modificaciones menores o a ciertas condiciones que deberá satisfacer el declarante).<sup>21</sup>

ARGENTINA	MEXICO
AUSTRALIA	PAISES BAJOS
BELGICA	NUEVA ZELANDIA
BRASIL	NORUEGA
CHILE	PERU
CUBA	POLONIA
ECUADOR	FEDERACION DE RUSIA
FRANCIA	SEYCHELLES
ALEMANIA	SUECIA
GRECIA	REINO UNIDO
HUNGRIA	ESTADOS UNIDOS
IRLANDA	YUGOSLAVIA
LIBERIA	

---

For official use.

**Sales number:IMO-376E**

---

<sup>21</sup> Para mayores detalles ver el suplemento relacionado al Anexo a la Convención de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, 1965, enmendado (a la venta en OMI, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, sales number IMO-350E)

**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, página 77 a 79)

## Apéndice 2

### *Simplificación de las marcas de expedición*<sup>22</sup>

#### 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 mercado de las mercancías. El mecanografiado de los documentos, la transcripción de la información y su utilización en computadores.

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

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

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

---

<sup>22</sup> 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.

**Ejemplos:**

**Marca de  
Expedición complicada**

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

**Marca de  
expedición sencilla**

ABC  
1234  
BOMBAY  
1/25

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

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

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

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

## II. Alcance

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

## III. Ámbito de aplicación

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

## IV. Referencias

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

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

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

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

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

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

## V. Marcas normalizadas

### *La marca de expedición uniforme*

9. La presente recomendación establece una marca de expedición uniforme y describe marcas de información.
10. La marca de expedición uniforme consta de los cuatro elementos siguientes, *en el orden indicado*, y debe figurar tanto en los bultos como en los documentos.

#### *Ejemplo*

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

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

1. ***Iniciales o nombre abreviado del destinatario o comprador:*** No es necesario indicar el nombre y la dirección completos, salvo en el caso del transporte por ferrocarril, pues el Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril exige la dirección completa en todos los bultos; ésta es también una práctica corriente en el caso del transporte por carretera.  
***Nota:*** Convendría que los exportadores e importadores establecieran un conjunto de iniciales o abreviaturas para emplear en todos los envíos entre ellos. Si se prefiere un nombre abreviado a las iniciales, podría utilizarse el nombre del destinatario o comprador, tal como se abrevia para las respuestas por télex o en la dirección telegráfica.
2. ***Número de referencia:*** Debe ser tan breve como sea posible para evitar confusiones y errores de transcripción. Sólo debe figurar el número más importante de los existentes: por ejemplo, el número del envío o del pedido o de la factura, según convengan el vendedor y el comprador. Deben evitarse datos como el “N° del pedido” y el año y la fecha junto al número de referencia.
3. ***Destino:*** Debe indicarse siempre el nombre del puerto o lugar de destino final de las mercancías (puerto de descarga, lugar de entrega, lugar de entrega por el porteador sucesivo).

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

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

*Ejemplo:*                    ABC  
                                  1234  
                                  CANBERRA  
                                  1/25

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

### ***Marcas de información***

11. Las marcas de información no son indispensables para la entrega en el lugar de destino; se ponen en los bultos (claramente separadas de la marca de expedición uniforme), pero no forman parte de la marca de expedición que debe reproducirse en los documentos.
12. Debe indicarse el **peso bruto** en kilogramos en todos los casos en que sea útil conocerlo para la manipulación o (como en la carga aérea) para la estiba apropiada de las mercancías. Debe indicarse debajo de la marca de expedición uniforme, pero separado de ella, por ejemplo, 462 KG. No es necesario poner “PESO BRUTO”.
13. Otros detalles, como el **país de origen** o el **Nº de la licencia de importación**, suelen ser exigidos por los reglamentos oficiales o podrían facilitar el despacho de aduana. También pueden incluirse los detalles que solicite el comprador para facilitar la clasificación y redistribución de las mercancías. No obstante, no es aconsejable indicar en los bultos el nombre y la dirección del remitente si al hacerlo se aumenta el riesgo de que se cometan hurtos. Todos esos detalles deben estar claramente separados de la marca de expedición uniforme y reducirse a un mínimo absoluto. Deben abreviarse todo lo posible, por ejemplo, LI GG2245517067 2 en lugar de LICENCIA DE IMPORTACIÓN Nº G/G22455-17067-2.
14. Normalmente no es necesario indicar en los bultos el **peso neto** ni las **dimensiones lineales** (aunque esto se hace corrientemente en el caso de algunas mercancías, como las sustancias químicas en bidones o en bultos muy grandes); en lo posible, las reglamentaciones nacionales e internacionales no deberían exigir esos detalles. Cuando sea necesario pueden abreviarse, por ejemplo, “N 401 KG 105x90x62 CM”.



### **Notas especiales sobre las marcas normalizadas**

- 15.1 Las marcas de expedición no deben exceder de 10 líneas de 17 caracteres cada una. Este es el máximo para los documentos y sistemas informatizados establecido de conformidad con las normas recomendadas internacionalmente.
- 15.2 Para la marca de expedición uniforme y las marcas de información sólo deben usarse caracteres que puedan producirse con máquinas de escribir y equipos de télex o que puedan transmitirse por medios electrónicos. Esos caracteres son las letras de A a Z, los números del 0 al 9, el espacio y los signos siguientes: punto [·], guión o signo de menos [-], paréntesis [()], barra oblicua [/] y coma [,]. Pueden utilizarse otros caracteres gráficos como signos de control de acuerdo con las normas sintácticas de las Naciones Unidas y la CEPE para el intercambio de datos comerciales, pero deben evitarse en las marcas de expedición, a saber: signo más [+], dos puntos [:], apóstrofe ['], signo igual [=], signo de interrogación [?] y asterisco [\*].
- 15.3 En la marca de expedición uniforme y en las marcas de información no deben utilizarse figuras geométricas o de otro tipo (por ejemplo, rombos, triángulos, cuadrados).
- 15.4 Cuando sea necesaria una marca de expedición uniforme en más de un alfabeto o idioma (por ejemplo, cirílico, arábico, chino) debe incluirse por lo menos una marca en el alfabeto romano. La otra marca debe ponerse entre paréntesis junto a la primera o en otro lado del bulto (se ponen marcas en dos lados de los distintos bultos del envío; véase la sección VII). En los documentos sólo debe reproducirse la marca en alfabeto romano. (Estas normas no se aplican a las marcas de expedición uniformes colocadas en mercancías que se transportan entre países donde no se utiliza el alfabeto romano).
- 15.5 Hay que evitar siempre que sea posible el uso de códigos de colores – como franjas o cruces verdes – y no debe exigirse ninguna referencia a esos códigos en los documentos.

### **VI. Simplificación de las marcas para diferentes modos de transporte**

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

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

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

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

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

**Ejemplo:**           1234  
                          1/25

17. En todo caso, para facilitar el examen por la aduana y la clasificación y redistribución de los bultos debe ser posible disponer de una lista completa de bultos.
18. Hay que observar que los contenedores y los remolques que transportan mercancías peligrosas deben llevar en su exterior las señales de peligro y otros datos obligatorios como el nombre técnico y correcto y el nombre de expedición adecuado del contenido. Se aplican normas similares al material radiactivo.

**Carga aérea,** suelta o agrupada.

19. En la resolución 606 de la IATA se indican los elementos obligatorios y facultativos de las marcas de expedición para la carga aérea:
  - a) la marca de expedición uniforme. El N° de la carta de porte aéreo, como única referencia, sustituye a los elementos 1 y 2 de la marca de expedición uniforme (nombre abreviado y N° de referencia), para abreviar el elemento 3 (destino) puede utilizarse el código de tres letras de la IATA, no se modifica el elemento 4.

**Ejemplo:** 015-12345675  
DEL  
1/25

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

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

- 20. La aplicación por el sector comercial, los transportistas y los gobiernos de la Recomendación revisada N° 8 del Grupo de trabajo sobre Facilitación de los procedimientos de comercio internacional, de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, titulada “Metodología del Código de identificación Único”, podría ayudar a simplificar aún más las marcas de expedición, incrementando al mismo tiempo las posibilidades de utilizar procedimientos automatizados, como el incremento electrónico de datos comerciales.
- 21. El Código de identificación único (UNIC) podría utilizarse para sustituir los componentes 1 y 2 de la marca de expedición normalizada (Nombre abreviado y número de referencia) y establecer el enlace con los sistemas de tratamiento automático de datos de un país o de los dos.

**Ejemplo:** 16/128735258/B1928  
HELSINKI  
1/25

- 22. En último término, si llegara a existir un sistema completo de tratamiento automático de datos para el control de los movimientos de mercancías y la transmisión de información, y dicho sistema fuera usado por los países y transportistas que intervinieran en un movimiento de mercancías determinado, sería posible sustituir por completo la marca de expedición normalizada (salvo su componente 4: el número de bulto) por el UNIC.

**Ejemplo:** 16/128735258/B1928  
1/25

- 23. Puede hacerse una comparación interesante con los métodos de tratamiento automático de la información utilizados por las empresas explotadoras de buques portacontenedores para controlar y localizar las cargas en todo el mundo utilizando únicamente el número del

contenedor (por ejemplo, ABCU 2128835), y con los utilizados por las compañías de aviación en relación con el N° de la carta de porte aéreo (por ejemplo, 015-12345675).

**Código de barras**

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

**VII. Métodos para marcar**

**Los documentos**

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

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

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

### **La carga**

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

#### *La marca de expedición uniforme:*

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

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

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

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

#### **Notas especiales sobre los métodos para marcar**

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

Las *balas* deben marcarse en ambos lados.

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

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

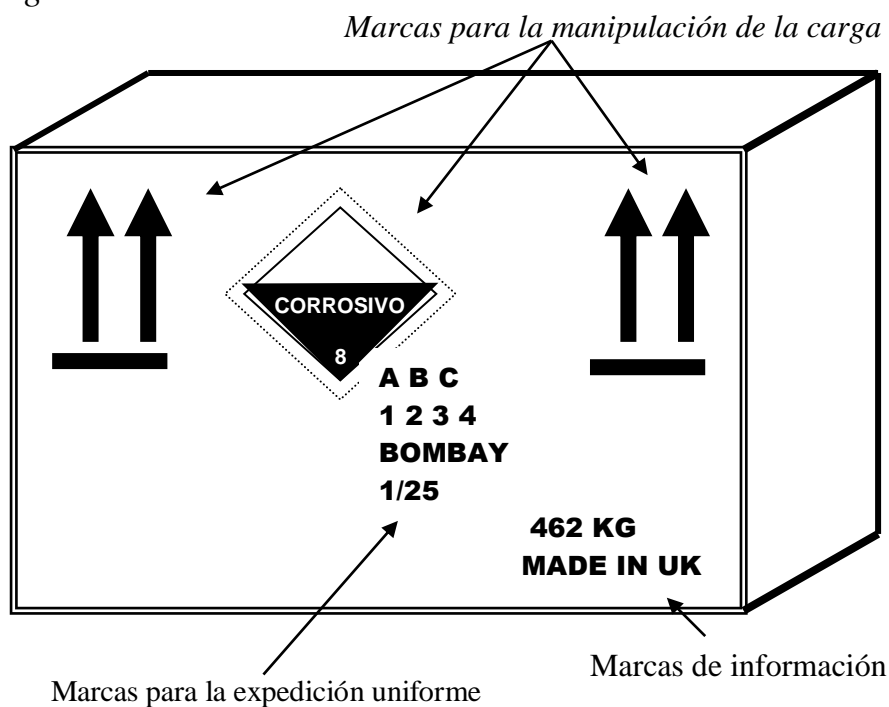
En las *vasijas* deben colocarse etiquetas adhesivas en dos lados opuestos.

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

*Las marcas anteriores deben borrarse completamente.*

### Anexo

#### Carga marítima



#### Carga Aérea

