
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

FAL.3/Circ.215
12 abril 2019

**MANUAL EXPLICATIVO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL
TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**

1 En su 43º periodo de sesiones (8 a 12 de abril de 2019), el Comité de facilitación concluyó el examen y aprobó el Manual explicativo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (Convenio de facilitación).

2 El Comité reconoció que la elaboración de un manual explicativo debería ayudar a interpretar el texto jurídico de las disposiciones del Convenio, que puede ser complejo y en ocasiones difícil de comprender. El Comité consideró que el manual contribuiría a que se entienda mejor el Convenio, en especial en los Estados Miembros que en la actualidad no son Gobiernos Contratantes del mismo.

3 El Comité instó una vez más a los Estados Miembros que aún no se hubiesen adherido al Convenio de facilitación a que examinaran la conveniencia de hacerlo lo antes posible, a fin de ayudar a la Organización en sus esfuerzos por fomentar una aceptación más amplia del Convenio y la adopción de las medidas recogidas en el mismo, y en su labor para la implantación universal de medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan el presente manual en conocimiento de todas las partes interesadas, incluidos los capitanes de buque, autoridades públicas, agentes y operadores.

5 La presente circular revoca la circular FAL.3/Circ.202.

ANEXO

**MANUAL EXPLICATIVO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL
TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**

*(INCORPORA LAS ENMIENDAS AL CONVENIO DE FACILITACIÓN
ADOPTADAS HASTA EL AÑO 2018, INCLUSIVE)*

ÍNDICE

	Página
Introducción	3
Texto del anexo del Convenio de facilitación, con notas explicativas	3
Capítulo 1 – Definiciones y disposiciones generales	4
A. Definiciones	4
B. Disposiciones generales	7
C. Sistemas de intercambio electrónico de información	8
D. Tráfico ilícito de drogas	15
E. Técnicas de inspección	15
Capítulo 2 – Llegada, permanencia y salida de buques	17
A. Disposiciones generales	17
B. Contenido y objeto de los documentos	22
C. Documentos a la llegada	34
D. Documentos a la salida	35
E. Escalas consecutivas en dos o más puertos del mismo Estado	37
F. Tramitación de documentos	37
G. Errores y enmiendas en los documentos y sanciones correspondientes	39
H. Medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escalas a fin de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras personas que necesiten asistencia médica de emergencia	40
Capítulo 3 – Llegada y salida de personas	42
A. Documentos y formalidades de llegada y salida	42
B. Medidas para facilitar el despacho de los pasajeros, la tripulación y los equipajes	49
C. Instalaciones especiales para el transporte marítimo de los pasajeros de edad avanzada y de los discapacitados	51
D. Facilitación para los buques dedicados a cruceros y los pasajeros de dichos buques	52
E. Medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito	54
F. Medidas de facilitación para buques dedicados a servicios científicos	55
G. Otras medidas de facilitación para los tripulantes extranjeros de los buques dedicados a viajes internacionales: permiso de tierra	55

Capítulo 4 – Polizones	56
A. Principios generales	56
B. Medidas preventivas	58
C. Tratamiento del polizón mientras se halle a bordo	61
D. Desvío de la travesía prevista	63
E. Desembarco y retorno de un polizón	64
Capítulo 5 – Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos	70
A. Disposiciones generales	70
B. Despacho de la carga	74
C. Contenedores de carga y paletas	78
D. Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto	80
E. Limitación de la responsabilidad del propietario del buque	81
Capítulo 6 – Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios	82
Capítulo 7 – Disposiciones diversas	84
A. Fianzas y otras formas de garantía	84
B. Servicios en los puertos	85
C. Ayuda de emergencia	86
D. Comisiones nacionales de facilitación	86

Introducción

El presente manual contiene orientaciones e interpretaciones de las disposiciones del anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, incluidas las enmiendas al Convenio adoptadas el 8 de abril de 2016, que entraron en vigor el 1 de enero de 2018, así como métodos prácticos de aplicación y ejemplos de mejores prácticas.

Las autoridades públicas pueden servirse de los métodos de aplicación o de las mejores prácticas que se adapten más adecuadamente a sus circunstancias. Si una aplicación permite una mayor libertad que la prescrita en una norma o práctica recomendada concreta, puede considerarse que tal aplicación ofrece medidas más favorables de conformidad con lo dispuesto en el artículo V del Convenio.

Los Gobiernos Contratantes del Convenio de facilitación están obligados a poner en vigor en el ámbito nacional las normas y prácticas recomendadas de este convenio, a menos que hayan presentado una reserva ante el Secretario General de conformidad con el artículo VIII. En su legislación nacional debe incluirse la implantación de dichas normas y prácticas recomendadas, así como las reglas específicas para su aplicación.

Habida cuenta de la naturaleza del anexo del Convenio, que va dirigido a las autoridades públicas en general, la legislación nacional no se limitará necesariamente a una sola categoría de legislación. Puede incluirse en la legislación de diversas autoridades públicas, tales como las autoridades portuarias, de inmigración y de aduanas. La legislación nacional no está limitada a las leyes en sentido estricto, sino que puede incluir otros instrumentos, tales como notificaciones oficiales, estatutos o decretos ministeriales, en función del sistema administrativo de cada Gobierno Contratante.

Se facilitan orientaciones explicativas (texto *en cursiva*) en relación con las disposiciones más importantes del Convenio que, únicamente a efectos del presente manual, figuran en negrita. No se presentan orientaciones para las definiciones del Convenio, puesto que se entiende que una definición debería ser inequívoca *per se*.

El presente manual no forma parte del texto auténtico del anexo del Convenio de facilitación y no conlleva obligación jurídica alguna para los Gobiernos Contratantes. Aunque, para facilitar su consulta, en él se reproduce el texto del Convenio, se han de consultar las disposiciones del texto auténtico del Convenio, que prevalecerá sobre cualquier parte del presente manual explicativo.

Texto del anexo del Convenio de facilitación, con notas explicativas

Para facilitar la referencia, en las páginas siguientes se ha incluido texto extraído del anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, incluidas las enmiendas al Convenio adoptadas el 8 de abril de 2016, las cuales entraron en vigor el 1 de enero de 2018. Este texto, solamente a los efectos del presente Manual, se denota mediante el uso de negritas. Lo complementa texto explicativo con métodos prácticos de aplicación y ejemplos de mejores prácticas. El texto explicativo se denota mediante el uso de cursivas, para facilitar su identificación.

El presente manual no forma parte del texto auténtico del anexo del Convenio de facilitación y no conlleva obligación jurídica alguna para los Gobiernos Contratantes. Se han de consultar las disposiciones del texto auténtico del Convenio, que prevalecerá sobre cualquier parte del presente Manual explicativo.

Capítulo 1 – Definiciones y disposiciones generales

A. *Definiciones*

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

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

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

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

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

Capitán: la persona que tiene el mando de un buque.

Carga: todos los bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos de correo, las provisiones, las piezas de respeto y el equipo del buque, las unidades de transporte que no se transporten en virtud de un contrato de transporte con un expedidor, los efectos de la tripulación y los equipajes acompañados de los pasajeros.

Código PBIP: el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), como pueda quedar enmendado por la Organización.

Consignatario marítimo: la parte que representa en puerto al propietario y/o fletador del buque (el principal). Si se le pide, el consignatario tiene la responsabilidad, junto con el puerto, en relación con el principal, de proveer un atraque, todos los servicios portuarios y auxiliares necesarios, atender las solicitudes del capitán y de los tripulantes, despachar el buque con el puerto y otras autoridades (incluidas la preparación y presentación de la documentación apropiada), además de entregar o recibir las mercancías en nombre del principal.

Contenedor de carga: elemento de equipo de transporte de carácter permanente, y por lo tanto suficientemente resistente para poderse utilizar repetidas veces; proyectado especialmente para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin operaciones intermedias de carga, y para que se pueda sujetar y/o manipular fácilmente, para lo cual está dotado de los accesorios adecuados, y aprobado de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972 enmendado. El término "contenedor de carga" no incluye ni vehículos ni embalajes/envases. No obstante, sí incluye los contenedores transportados sobre chasis.

Despacho: cumplimiento de las formalidades aduaneras y/o de otro tipo necesarias para:

- a) destinar las mercancías al consumo interno, la exportación o el paso a otro régimen aduanero (el denominado "despacho aduanero");
- b) permitir la entrada de personas al territorio de un Estado; o
- c) permitir que un buque entre o salga de un puerto dentro del territorio del Estado.

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

Documento de transporte: información que da fe de que existe un contrato de transporte entre un propietario del buque y un expedidor, que puede ser una carta de porte, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal.

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

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

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

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

Expedidor: la parte mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte como expedidor y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con un transportista. El expedidor también es conocido como remitente.

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

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

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

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

Medidas de protección: medidas elaboradas y aplicadas con arreglo a acuerdos internacionales para mejorar tanto la protección a bordo de los buques y en las zonas e instalaciones portuarias como la de las mercancías objeto de comercio internacional, a fin de detectar y prevenir cualquier acto ilícito.¹

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

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

Permiso de tierra: el permiso 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.

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

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

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

Propietario del buque: el propietario o el armador de un buque, ya se trate de una persona física o jurídica, y toda persona, que no sea el consignatario, 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.

Unidad de transporte: contenedor de carga, caja amovible, vehículo, vagón o cualquier otra unidad semejante.

Ventanilla única: una función que permite la remisión, a un único punto de entrada, de información normalizada abarcada por el Convenio.

¹ Véanse el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA), el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), y el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS).

B. Disposiciones generales

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

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

Fueron las cargas administrativas resultantes de la excesiva documentación, además de otras exigencias, lo que determinó que la adopción del Convenio de facilitación fuera esencial. En vista de la reciente demanda de más información pormenorizada, especialmente en relación con la protección marítima, las consideraciones que condujeron a la adopción del Convenio de facilitación siguen siendo importantes en el contexto de la facilitación del tráfico marítimo y contribuirán al desarrollo económico y a que las autoridades públicas puedan llevar a cabo sus actividades de manera eficaz.

1.1.1 No se utiliza.

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, deberían prever la fusión en uno solo de dos o más documentos que haya de presentar la misma parte siempre que sea posible y cuando de ello se derive una facilitación apreciable.

El principio de esta práctica recomendada es evitar la duplicación de las prescripciones siempre que sea posible.

Las autoridades públicas deberían permitir la presentación del mismo conjunto de información mediante una única transmisión a las autoridades públicas pertinentes. Es necesario que haya un acuerdo mutuo entre las autoridades públicas interesadas a fin de que el sector disponga de procedimientos transparentes. La informática permite que dicha información se remita a un solo punto de entrada y se distribuya entre las autoridades públicas pertinentes. Con respecto a este principio, esto es, el de "ventanilla única", véanse las prácticas recomendadas 1.3bis y 1.3quin.

En el contexto de la reducción y simplificación de las cargas administrativas, los esfuerzos para limitar las duplicaciones no deberían restringirse a incluir únicamente los datos mencionados en los documentos básicos del Convenio de facilitación sobre la llegada, permanencia y salida de los buques, sino también a los datos que pudieran derivarse de otras instancias que los solicitan (aduanas, Acuerdo sobre facilitación del comercio de la Organización Mundial del Comercio, autoridades locales, medidas fitosanitarias, etc.)

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

La protección de la sociedad y el tráfico ilícito de estupefacientes y otras sustancias no deseadas son motivo constante de preocupación para los Gobiernos. En esta práctica recomendada se alienta a los Gobiernos Contratantes que aplican medidas para reducir esos riesgos a que también tengan en cuenta que con tales medidas también se deberían reducir, en tanto como sea posible, las cargas adicionales para el sector y evitar demoras en la cadena logística. Para fines aduaneros puede hacerse referencia al Marco normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para asegurar y facilitar el comercio global. En dicho Marco se establecen normas internacionales para proteger la cadena de suministro mundial, al tiempo que se facilita el movimiento internacional de mercancías.

El Marco normativo SAFE podría aplicarse, además, en colaboración con otras autoridades públicas a fin de evitar que estas autoridades utilicen normas diferentes, lo cual podría dificultar el movimiento rápido de mercancías.

C. Sistemas de intercambio electrónico de información

1.3bis Norma. Las autoridades públicas adoptarán todas las medidas necesarias para establecer sistemas de intercambio electrónico de información a más tardar el 8 de abril de 2019.

La adopción de sistemas de intercambio electrónico de información puede simplificar y facilitar en gran medida el proceso de incluir y compartir la información necesaria para dar cumplimiento a las prescripciones reglamentarias tanto para las autoridades como para el sector del transporte marítimo. La utilización de tales sistemas puede generar una eficacia mejorada de los controles oficiales y puede reducir los costos tanto para las autoridades como para el sector debido a un mejor uso y reutilización de los recursos.

La información habría que presentarla una sola vez, con lo que ya no sería necesario remitir de forma separada a distintas autoridades la misma o similar información.

Al establecer sistemas para el intercambio electrónico de información, los interesados deberían adoptar las medidas necesarias para salvaguardar el transporte marítimo de las amenazas y vulnerabilidades tanto actuales como emergentes relacionadas con la digitalización y la integración y automatización de los procedimientos y sistemas del transporte marítimo. En la circular MSC-FAL.1/Circ.3: "Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos" se disponen recomendaciones de alto nivel para la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos, definiéndose esta gestión como "el proceso de identificación, análisis, evaluación y comunicación de riesgos de índole cibernética y de aceptación, evitación, transferencia o mitigación de esos riesgos hasta un nivel aceptable, teniendo en cuenta los costos y las ventajas para los interesados de las actuaciones emprendidas". Los riesgos cibernéticos marítimos también se definen como "la medida del nivel de amenaza de un activo tecnológico por una circunstancia o suceso posibles, que podrían causar fallos operacionales, de seguridad o protección del transporte marítimo al corromperse, perderse o ponerse en peligro información o sistemas".

Para obtener información y orientaciones a la hora de elaborar e implantar los procedimientos específicos de gestión de los riesgos, los usuarios de estas Directrices deberían remitirse a toda prescripción reglamentaria obligatoria que sea de aplicación, así como a las normas internacionales pertinentes, normas del sector y mejores prácticas.

1.3ter Norma. Las autoridades públicas, cuando introduzcan sistemas de intercambio electrónico de información para agilizar los trámites de despacho, facilitarán a los propietarios de buques y a otras partes interesadas la información necesaria acerca de las prescripciones aplicables a los sistemas y concederán un periodo de transición adecuado antes de que la utilización de los sistemas adquiera carácter obligatorio. Se dispondrá un periodo de transición de al menos 12 meses para el uso obligatorio de los sistemas, a contar desde la fecha de introducción de tales sistemas.

Por lo general se entiende que las partes afectadas necesitan como mínimo 12 meses para elaborar, someter a prueba e implantar sistemas informáticos que se utilicen para enviar la información exigida. Este periodo se empieza a contar a partir de cuándo se hayan elaborado, se han sometido a prueba internamente por las autoridades pública y seguidamente se hayan puesto a disposición de las partes afectadas todas las especificaciones funcionales y técnicas y el material de apoyo (por ejemplo, orientación sobre la implantación del mensaje y supuestos de prueba).

Las autoridades públicas deberían tener presente que este es un periodo de tiempo mínimo y que pudiera ser apropiado un periodo más largo para sistemas que presenten más retos y que conlleven muchos archivos y procesos y subprocesos y en el caso de cadenas de suministro complejas, tal como con frecuencia ocurre en el marco del transporte marítimo.

1.3quart Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían permitir, durante un periodo de transición, que la información requerida para los trámites de despacho se presente tanto en forma electrónica como en papel.

1.3quin Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deberían alentar a las autoridades públicas a que adopten acuerdos que permitan presentar en un solo punto de entrada todos los datos exigidos por las autoridades públicas sobre la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques, las personas y la carga, con objeto de evitar la duplicación ("ventanilla única").

Se debería también examinar la conveniencia de que las ventanillas únicas sirvan de mecanismo para que las autoridades públicas comuniquen decisiones y otra información abarcada por el Convenio de facilitación.

Es importante que las autoridades públicas hagan todo lo posible por unificar, armonizar y reducir al mínimo la información que se exige a los propietarios de buques y a otras partes. La obligación impuesta al sector del comercio de presentar a diversas autoridades públicas información sobre los buques, la carga y los pasajeros en diferentes etapas del movimiento de las mercancías puede presentar obstáculos para la eficacia del comercio. Si bien la información puede exigirse para fines diferentes, muchos de los datos que exigen las autoridades públicas, tales como la identificación del buque, la fecha y hora de llegada, el puerto de salida o la información sobre la carga, son idénticos. Si todos estos elementos de datos, comunes y armonizados pueden presentarse unificados en un solo mensaje que se ajuste a unas normas comúnmente acordadas y enviarse en formato electrónico a un solo destino oficial, en lugar de enviarse por separado a distintas autoridades públicas, pueden reducirse los costes y facilitarse los trámites de despacho.

Este concepto, conocido a menudo como "ventanilla única", permite agilizar y mejorar el flujo de información entre las autoridades públicas y el sector comercial.

La ventanilla única se define en el anexo del Convenio de facilitación como "un servicio que permite a las partes que participan en el comercio y el transporte presentar información y documentos normalizados en un solo punto".

En las Directrices sobre la ventanilla única, de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE-Naciones Unidas), se hace referencia a la ventanilla único como: "un servicio que permite a las partes que participan en el comercio y el transporte presentar información y documentos normalizados en una sola instancia para cumplir todas las prescripciones reglamentarias sobre importación, exportación y tránsito. Si la información es electrónica solo es necesario presentar los elementos individuales de datos una vez."¹²

El principio clave es que un solo organismo público u oficial designado para recibir la información general redistribuiría los datos, según proceda, a otras autoridades públicas pertinentes, basándose en la armonización y normalización de los datos. La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), y su órgano de facilitación, el Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT-ONU), han publicado diversas recomendaciones sobre el concepto de ventanilla única. La Recomendación 33 de la CEPE aborda el establecimiento de una ventanilla única y contiene unas directrices a este respecto, mientras que la Recomendación 34³ y sus directrices tratan de los aspectos del concepto de ventanilla única relacionados con la armonización de datos, para hacer posible la elaboración de sistemas de ventanilla única y el intercambio de información en el entorno de ventanilla única.

El Comité de facilitación de la OMI ha elaborado un documento más específico para el sector marítimo, esto es, la circular FAL.5/Circ.36 de la OMI: "Directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo". Los Estados Miembros deberían remitirse a estas directrices cuando estén planeando establecer un sistema de este tipo en sus países.

Se puede alcanzar una mayor facilitación mediante acuerdos y la coordinación entre autoridades públicas, por ejemplo, cuando esté previsto que se lleven a cabo comprobaciones físicas, esto se hará, cuando sea posible, intentando que estas comprobaciones se efectúen en el mismo lugar y en el mismo momento, aunque las lleven a cabo diferentes autoridades públicas. Estas disposiciones pueden enmarcarse y basarse en memorandos de entendimiento apropiados.

1.4 No se utiliza.

1.5 No se utiliza.

² Recomendación 33 de CEPE-Naciones Unidas, ECE/TRADE/352, 2004:
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352e.pdf.

³ Recomendación 33 de CEPE-Naciones Unidas, – Single Window Recommendation, Recomendación 34 de CEPE-Naciones Unidas – Data Simplification and Standardization for International Trade. Among relevant recommendations, CEPE-Naciones Unidas también publicó la Recomendación 35 – Establishing a legal framework for international trade Single Window, and recommendation N°. 36 – Single Window Interoperability: <https://www.unece.org/tradewelcome/un-centre-for-trade-facilitation-and-e-business/uncifact/outputs/cefactrecommendationsrec-index/list-of-trade-facilitation-recommendations-n-31-to-36.html>.

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

Cuando las autoridades públicas introducen sistemas para el intercambio electrónico de información han de adoptar medidas para que la información que se solicite se limite a la que se señala el Convenio de facilitación.

No obstante, se reconoce que algunas veces puede ser necesario exigir información adicional. Esta información adicional debería limitarse a la que es necesaria para el funcionamiento del buque o para procesar la información y compartirla con las autoridades públicas del caso, tal como puede ser información sobre la matrícula, firma electrónica, lugar donde se ha presentado la información/declaración, etc.

A efectos aduaneros, el Marco normativo SAFE para proteger y facilitar el comercio mundial, de la OMA, contiene una lista máxima de elementos de datos para las evaluaciones por adelantado de riesgos, que puede constituir una guía para las autoridades públicas en cuestión.

Si se exige información adicional a la que se exige de conformidad con el Convenio de facilitación, las autoridades públicas deberían tener presente la obligación de notificarlo al Secretario General de la OMI, de conformidad con el artículo VIII del Convenio de facilitación.

1.6bis Norma. Al introducir los sistemas de intercambio electrónico de información sobre la llegada, permanencia y salida del buque, las personas y la carga que las autoridades públicas prescriben para facilitar los trámites de despacho, los Gobiernos Contratantes alentarán a las autoridades públicas y a otras partes interesadas (propietarios de buques, compañías de manipulación de carga, puertos marítimos, agentes de carga, etc.) a que realicen el intercambio de datos de conformidad con las correspondientes normas de las Naciones Unidas, incluida la norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT), u otras normas acordadas internacionalmente, tales como el lenguaje XML.

Las ventajas que las autoridades públicas y el sector del comercio pueden obtener de la transmisión e intercambio electrónicos de información, que se abordan en las observaciones relativas a la norma 1.3bis, solo pueden materializarse cuando las transmisiones electrónicas se basan en la utilización de normas reconocidas internacionalmente. Asimismo, las ventanillas únicas no funcionarían adecuadamente si no se cuenta con formatos y conjuntos de datos acordados y armonizados entre las autoridades públicas que sean del caso. Tampoco se podría aplicar el concepto de "informar una sola vez", por los propietarios de buques y otros interesados, de no existir esta armonización.

Los mensajes normalizados Naciones Unidas/EDIFACT son mensajes internacionalmente reconocidos elaborados en el marco del Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT/Naciones Unidas). EDIFACT significa "Intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte". La norma EDIFACT dispone de criterios de sintaxis para estructurar los datos y un protocolo de intercambio así como mensajes normalizados.

Como parte de EDIFACT/Naciones Unidas, el Directorio de elementos de datos comerciales de las Naciones Unidas (UNTDDED) dispone elementos de datos normalizados para facilitar el intercambio de datos en el comercio internacional. Otra parte constitutiva, esto es, la Core Component Library (CCL) de CEFACT/Naciones Unidas, facilita un conjunto de datos máximo armonizado y mensajes electrónicos normalizados. La CCL es una biblioteca semántica internacional que describe la estructura de los objetos de información utilizados en el comercio internacional de manera neutral desde el punto de vista de la sintaxis.

La norma EDIFACT/Naciones Unidas, incluido el UNTDED y la CCL, son de acceso gratuito en relación con todos los procesos reglamentarios y comerciales en el contexto del comercio internacional transfronterizo.

Los mensajes normalizados de las Naciones Unidas (UNSM) son mensajes tipo EDIFACT. Algunos se utilizan para transmitir electrónicamente los datos que abarca el Convenio de facilitación. Por ejemplo, los mensajes mediante los que se envía información relativa al manifiesto, normalmente se basan en el mensaje de información de carga para aduanas EDIFACT/Naciones Unidas "CUSCAR".

Otra norma acordada internacionalmente es el Modelo de datos de la OMA. El Modelo de datos de la OMA proporciona un marco máximo de conjuntos de datos normalizados y armonizados y de mensajes electrónicos normalizados que el sector debe presentar con fines aduaneros y otros fines normativos a fin de cumplir las formalidades para la llegada, salida, tránsito y despacho de mercancías en el marco del comercio transfronterizo internacional.

En la norma ISO/PAS 28005 igualmente se describen las normas XML para la transmisión de mensajes y la estructura de los mensajes, con lo que se permite la presentación de datos electrónicos mediante los que se da cumplimiento a las prescripciones reglamentarias en el contexto de un puerto de escala.

El Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (el Compendio)³ es la referencia fundamental de la Organización para la adopción de los sistemas y procesos necesario para apoyar la transmisión, recepción y respuesta a la información exigida con respecto a la llegada, permanencia y salida de los buques, personas y cargas de los puertos, mediante el uso de mensajes transmitidos por medio del intercambio electrónico de datos, basados en el formato al que se hace referencia en 1.6bis. Mediante el Compendio se normalizan los términos utilizados en la notificación de la información exigida por el Convenio y otros instrumentos de la OMI; establece las jerarquías y la relación entre los elementos de datos. El Compendio incluye referencias cruzadas entre modelos de datos que son mantenidos por diversas organizaciones en relación con muchos mensajes EDI y a otros tipos de procesos mercantiles. Por medio del Compendio, la Organización fomenta la armonización entre los modelos de datos para optimizar la interfaz buque-puerto, la notificación por parte de los buques, la navegación electrónica y otras prácticas comerciales que ayudan a reducir al mínimo las cargas para las tripulaciones y las Administraciones. La optimización de los procesos, a su vez lleva a una mejor interoperabilidad entre las diversas ventanillas únicas y a la adopción de decisiones bien documentadas por parte de toda la comunidad marítima.

³ Circular FAL.5/Circ.40: Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y el comercio electrónico.

1.6ter Práctica recomendada. Al introducir nuevos formatos de mensajes electrónicos, las autoridades públicas deberían continuar permitiendo el uso de los formatos existentes de mensajes electrónicos, de acuerdo con las partes interesadas.

Cuando se introducen formatos de mensajes electrónicos nuevos o actualizados, las autoridades públicas deberían examinar cuidadosamente el plazo de implantación. Se debería examinar especialmente la conveniencia de permitir que los formatos existentes continúen usándose de forma paralela a los nuevos a fin de que las partes que han de notificar puedan cambiar sus sistemas y procedimientos en su debido momento.

No hay un plazo límite exacto con respecto a cuánto tiempo se han de seguir aceptando los antiguos formatos de mensajes y puede variar dependiendo de factores diferentes tales como otros requisitos en cuanto a la implantación que se hayan de seguir y cuán importante es el cambio. Se debería tener presente que estos cambios en los sistemas puede que lleven bastante tiempo para poder implantarse.

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

- 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 informatizarse;
- d) utilizar al máximo posible las recomendaciones de las Naciones Unidas, los paquetes de información de la OMA y las normas pertinentes de la ISO;
- e) adaptar dichos sistemas a las aplicaciones multimodales;
- f) tomar las medidas necesarias para minimizar el costo de implantación de dichos sistemas por los armadores y otras empresas privadas; y
- g) estudiar la conveniencia de lograr su compatibilidad con otros sistemas de información pertinentes.

Para que la informática se utilice de forma extensa y eficaz, es necesario que exista una estrecha comunicación entre las autoridades públicas y el sector. Las inversiones en informática son a largo plazo, resultan costosas y llevan su tiempo. Dicha comunicación puede lograrse a través de instrumentos consultivos existentes, tales como las comisiones nacionales de facilitación del tráfico marítimo contempladas en la práctica recomendada 7.12, o estructuras consultivas concretas para poner en marcha sistemas informáticos e implantarlos. En los casos en que no se dispone de sistema alguno para el intercambio electrónico de información, es importante que tanto las autoridades públicas como el sector comuniquen sus intenciones y objetivos con objeto de evitar la incompatibilidad. Siempre que sea posible, deben utilizarse (total o parcialmente) sistemas ya existentes para el intercambio de información, que deberán perfeccionarse con objeto de reducir costes. La consulta debería conducir a la implantación

de sistemas automatizados que sean compatibles. Las autoridades públicas deberían evaluar periódicamente los procedimientos que utilizan a fin de determinar si son apropiados y útiles. Por lo que respecta a los procedimientos que todavía son necesarios pero de aplicabilidad limitada, debería examinarse, a partir de un análisis de costes-beneficios, la posibilidad de no transferirlos a un entorno electrónico.

En ocasiones, cuando los procedimientos están automatizados es posible añadir otro procedimiento sin que ello suponga una carga adicional. Por ejemplo, la información estadística puede obtenerse automáticamente a partir de la información básica y remitirse a las autoridades encargadas de las estadísticas. Se debería examinar cuidadosamente la conveniencia de incluir datos adicionales a efectos estadísticos que no sean los incluidos en la información básica, de forma acorde con lo exigido en el Convenio de facilitación. Con respecto a otros procedimientos y formalidades, pueden hacerse consideraciones similares, teniendo en cuenta también los procedimientos de otras autoridades públicas.

Una condición importante para garantizar la compatibilidad entre los sistemas automatizados es la normalización y armonización de la información. Las autoridades públicas deberían utilizar normas reconocidas internacionalmente, tales como a las que se hace referencia en el texto explicativo correspondiente a la norma 1.6bis. Se deberían remitir al Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, en el que se explica cómo han de utilizarse las diversas normas internacionalmente reconocidas para la transmisión de los datos abarcados por el Convenio de facilitación.

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

Las realidades actuales en cuanto a la implantación de los sistemas y el ámbito mercantil son muy complejas y requieren la atención plena de las partes en cuestión a fin de incluir todas las cuestiones posibles que hayan de ser examinadas e implantadas – especialmente cuando se está elaborando un sistema de ventanilla única. Por tanto, cuando se elaboran sistemas electrónicos de este tipo, es esencial que haya un diálogo continuo y colaboración y participación activas por parte de las autoridades públicas, el sector y otros participantes a fin de obtener unos resultados exitosos. Como ejemplo, esta colaboración puede adoptar la forma de un proyecto específico o constituirse como un subgrupo del comité nacional de facilitación del tráfico marítimo recomendado en la Práctica recomendada 7.12 del Convenio de facilitación.

Se debería examinar la conveniencia de simplificar y armonizar el intercambio de información, la interoperabilidad de los sistemas en cuestión y el uso de normas acordadas internacionalmente.

1.8 No se utiliza.

1.8.1 No se utiliza.

D. Tráfico ilícito de drogas

1.9 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían procurar establecer acuerdos de cooperación con los propietarios de buques y otras partes interesadas a fin de incrementar su capacidad para combatir el contrabando de drogas y mejorar al tiempo la facilitación. Tales acuerdos pueden basarse en los memorandos de entendimiento de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y en las directrices conexas.

En su empeño por combatir el tráfico ilícito de drogas, las autoridades públicas pueden aprovechar la información que ya está disponible en los registros de la compañía naviera. Para los propietarios de buques es también importante no verse implicados en prácticas ilegales. Compartir la información pertinente con las autoridades públicas a partir de un memorando de entendimiento puede salvaguardar a los propietarios de buques, hasta cierto punto, de la responsabilidad derivada de dichas prácticas.

La OMI ha elaborado la resolución FAL.9(34): "Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional". Dichas directrices tienen el objetivo, entre otros, de gestionar los riesgos a los que se expone un buque que se dedica al tráfico marítimo internacional cuando se ve implicado en situaciones derivadas del tráfico ilícito de drogas que podrían perturbar la seguridad y protección generales del tráfico marítimo.

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

La confidencialidad es una condición importante para que el sector se preste a compartir información. La información delicada o comercial que se comparta con las autoridades públicas, no solamente para combatir el tráfico ilícito de drogas, sino también por lo que respecta a la información sobre otras amenazas, como la información sobre protección, exige que la información se trate confidencialmente. Muchos países han implantado ya disposiciones nacionales que garantizan el trato confidencial de la información.

E. Técnicas de inspección

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

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

facilitando así la circulación legítima de personas y mercancías.

En la práctica, las autoridades públicas no pueden efectuar una inspección física de todas las remesas que entren en la zona aduanera o salgan de ella. La gestión del riesgo es una técnica importante que ayuda a las autoridades públicas a llevar a cabo inspecciones más efectivas, establecer las prioridades necesarias y asignar los

recursos disponibles de una forma más eficaz, con lo cual se reduce al mínimo la materialización de los riesgos, manteniendo un equilibrio adecuado entre las inspecciones y la facilitación del comercio legítimo en el movimiento internacional de la carga.

La gestión del riesgo ofrece a las autoridades públicas las siguientes ventajas:

- selección precisa de las transacciones de alto riesgo;*
- asignación eficiente de recursos a los ámbitos de alto riesgo;*
- eliminación de la pérdida de tiempo y recursos;*
- capacidad para agilizar las transacciones comerciales internacionales, con el consiguiente beneficio para la economía nacional;*
- mayor apertura y transparencia en la adopción de decisiones y en los procesos de gestión, satisfaciendo de este modo los requisitos en cuanto a rendición de cuentas.*

Asimismo, la gestión del riesgo ofrece al sector las siguientes ventajas:

- despacho más rápido mediante una concentración de esfuerzos más eficaz en las cargas de alto riesgo;*
- facilitación de la inmensa mayoría de las transacciones de bajo riesgo;*
- reducción de los retrasos para el sector y, por ende, del costo de la actividad comercial.*

La gestión de riesgos se define como una metodología de control para determinar, analizar y gestionar los riesgos que comporta una actividad, función o proceso cualquiera. El riesgo es el elemento clave y desempeña una función fundamental en el proceso de gestión de riesgos. Con objeto de tramitar la gran cantidad de información, es necesario que las autoridades públicas centren sus esfuerzos en los riesgos altos. Por lo que respecta al flujo de la información, es importante también aclarar los datos que son necesarios y la razón por la que los instrumentos internacionales deben indicar un conjunto máximo de datos, su compilación y uso. Con ello se evitará una demanda ineficaz de datos y se facilitará el comercio. La gestión de riesgos no debe considerarse un proceso estático, sino un proceso interactivo en el que la información relativa a la carga y su movimiento se actualiza, analiza y examina y sobre la que se adoptan medidas continuamente. En consecuencia, el proceso de gestión del riesgo consta de los siguientes elementos:

- determinar el contexto estratégico y administrativo en el que las autoridades de inmigración y de aduanas, entre otros, aplicarán la gestión de riesgos;*
- determinar, analizar y asignar una prioridad a los riesgos;*
- evaluar los riesgos adoptando medidas apropiadas y proporcionales para atender a los riesgos altos que se hayan determinado; y*
- supervisar y revisar el proceso periódicamente.*

En el segundo elemento del proceso de gestión del riesgo -el análisis de los riesgos- es importante utilizar de forma sistemática la información disponible para determinar la frecuencia en que pueden producirse los riesgos definidos y la magnitud de sus posibles consecuencias. Con el análisis de los riesgos se determinarán riesgos de los que se derivan perfiles de riesgo que constituirán la base del próximo paso en el proceso que consiste en adoptar las medidas adecuadas que permitan cubrir el riesgo. En la información sobre la naturaleza de la carga, el país de origen o salida, las prohibiciones y restricciones relativas a la carga y la ruta de transporte elegida pueden encontrarse ejemplos de aspectos que conllevan riesgo. Dichos aspectos pueden ser destinos específicos, países de origen concretos, mercancías sensibles, tales como materiales nucleares, drogas, etc. Han de tenerse en cuenta también otros factores relativos a la protección de la economía, salud, seguridad y medio ambiente nacionales. Todos estos factores, en su conjunto, aumentan o reducen el nivel de riesgos. Los perfiles de riesgos permitirán determinar los aspectos conocidos que conllevan riesgo, los sucesos que se hayan producido y los indicadores correspondientes de riesgos (altos). Asimismo, con los perfiles de riesgo se establece un plan de acción de comprobaciones en las que se llevan a cabo las inspecciones debidas y se asignan los recursos disponibles. Los programas computarizados y el apoyo informático son indispensables para que el proceso se lleve a cabo de una forma efectiva.

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, para su inspección por las autoridades competentes, certificados y otros documentos facilitados por el buque relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad y dotación del buque, así como sobre otros aspectos conexos.⁴

A. Disposiciones generales

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

Estos documentos son:

- La declaración general**
- La declaración de carga**
- La declaración de provisiones del buque**
- La declaración de efectos de la tripulación**
- La lista de la tripulación**
- La lista de pasajeros**
- El manifiesto de mercancías peligrosas**

⁴ FAL.2/Circ.131 y /Rev.1-MEPC/Circ.873 y /Rev.1-MSA/Circ.1586 y /Rev.1-LEG.2/Circ.3 y /Rev.1.

- **El documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal**
- **La declaración marítima de sanidad**
- **La información relacionada con la protección, prescrita en la regla XI-2/9.2.2 del Convenio SOLAS**
- **La información electrónica previa sobre la carga a los efectos de la evaluación de los riesgos aduaneros**
- **El impreso de notificación previa de la entrega de desechos a las instalaciones portuarias de recepción, cuando se haya comunicado a la Organización.**

En el pasado, las autoridades públicas exigían una gran variedad de documentos elaborados en función de las necesidades específicas de sus países. El sector marítimo debía presentar documentos distintos en cada puerto, lo que en buena medida constituía un obstáculo para la eficacia del comercio. La implantación del Convenio de facilitación ha contribuido a eliminar algunos de los trámites burocráticos, y esta norma armoniza la gran variedad de documentos y reduce a tan solo 11 los documentos necesarios para todas las formalidades a la llegada y salida de buques, mediante la aplicación de unos requisitos normalizados con respecto a los datos.

Los datos exigidos en los siguientes siete documentos, se describen específicamente en el anexo del Convenio de facilitación, y se recogen en el apéndice 1 del Convenio de facilitación.

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

Los Gobiernos Contratantes habrán de utilizar estos documentos. A estos efectos, se ha elaborado el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico⁵ (véase nota explicativa referente a la norma 1.6bis), que incluye, entre otras cosas:

- *definiciones de elementos de datos dentro de los documentos FAL de la OMI y los documentos señalados en otros documentos de la OMI;*
- *pormenores y prescripciones en relación con el intercambio electrónico de la información incluida en estos documentos; y*
- *distribución de datos para los modelos de datos de la OMA, ISO y CEFAT/Naciones Unidas.*

En relación con la información relativa a la protección, en la circular MSC.1/Circ.1315: "Orientaciones revisadas para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto" figura cierta asesoría práctica, y en su apéndice figura un conjunto de datos

⁵ FAL.5/Circ.40: Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico.

normalizados sobre la información relativa a la protección que puede esperarse que un buque haya de presentar con antelación a la entrada a puerto, si así se pide de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS.

Tal como se ha mencionado en el marco de la Práctica recomendada 1.3 y la norma 1.6, a los efectos de la protección en el ámbito de las aduanas, el Marco normativo SAFE para proteger y facilitar el comercio mundial, de la OMA, incluye una lista máxima de elementos de datos para la evaluación por adelantado de los riesgos de las cargas. Las autoridades aduaneras podrían orientarse por estas listas de máximos, que no son obligatorias, al establecer sus prescripciones respectivas acerca de los datos, a los efectos de la protección.

En relación con la notificación de desechos, los datos exactos sobre los tipos y cantidades de los desechos generados por los buques y de los residuos de la carga entregados por un buque en el último puerto de escala, son esenciales para un cálculo exacto de la capacidad de almacenamiento a estos efectos en ese buque. El cálculo de una capacidad suficiente de almacenamiento es un requisito previo para permitir que el buque se dirija al próximo puerto de escala sin haber entregado sus desechos generados a bordo, así como para la selección adecuada de buques a efectos de inspección. Unas inspecciones más enfocadas contribuirán al funcionamiento eficaz del tráfico marítimo reduciendo el tiempo de permanencia de los buques en los puertos.

2.1.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes no exigirán formalidades ni derechos consulares en relación con los documentos para el despacho de buques, incluida la presentación electrónica de documentos.

Los impresos FAL que se recogen en este Convenio deberán bastar para satisfacer los requisitos formales y cumplir con las reglas en vigor en lo que respecta al despacho de los buques a la llegada y salida. No deberían imponerse otras formalidades, cargos o derechos. Tampoco se deberían imponer a los propietarios de buques u a otras partes cargos u otros requisitos tales como la residencia, para poder presentar electrónicamente la información exigida a las autoridades públicas ya sea directamente o mediante una ventanilla electrónica.

2.1.2 Norma. Las autoridades públicas elaborarán procedimientos para la presentación de información previa a la llegada y a la salida, con el fin de facilitar la tramitación de tal información para agilizar los pertinentes trámites aduaneros del despacho/levante de la carga y de las personas.

La información facilitada antes de la llegada y la salida del buque permitirá que las autoridades públicas realicen las formalidades y evaluaciones necesarias y las determinaciones del caso con la antelación suficiente para garantizar el subsiguiente despacho de mercancías y personas con la rapidez necesaria, a la llegada o a la salida. De igual manera, la información previa sobre la carga a los efectos de evaluación de los riesgos en aduanas permitirá a las autoridades aduaneras examinar las cargas y determinar el nivel de riesgo apropiado, así como la respuesta.

Por cada tipo de información son de aplicación plazos diferentes.

Con respecto a la información relativa a la protección, tal como se exige de conformidad con la regla XI-2/9.2.2 del Convenio SOLAS, en la circular MSC.1/Circ.1305: "Orientaciones revisadas para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un

buque en puerto" se dispone que a menos que un Gobierno Contratante haya establecido un periodo de tiempo diferente antes de la llegada del buque al puerto para presentar la información exigida, el periodo mínimo recomendado para la presentación de dicha información, antes de la entrada prevista del buque en el puerto, no deberá ser inferior a 24 horas. Algunos Gobiernos Contratantes exigen que la información se presente con bastante más antelación que las antedichas 24 horas.

En relación con la presentación con antelación de información sobre la carga a los efectos de la evaluación de los riesgos por parte de las aduanas, en el Marco normativo SAFE para proteger y facilitar el comercio internacional, de la OMA, se recomiendan plazos diferentes para la presentación respecto de los distintos modos de transporte. De forma específica, y a fin de garantizar un nivel mínimo de coherencia y sin perjuicio con respecto a situaciones específicas, las aduanas no deberían exigir, en cuanto a las cargas en contenedores, que la información previa se presente con una antelación superior a las 24 horas antes de la carga en cada puerto de salida; y con respecto a los gráneles/cargas diversas a granel, no más de 24 horas antes de la llegada al primer puerto del país de destino. No obstante, estos plazos pueden presentar desventajas competitivas cuando se trata de transporte marítimo de corta distancia, dado que si bien es de ámbito internacional, está confinado a un espacio geográfico específico (por ejemplo, entre África del norte y Europa) y/o es de corta duración, por ejemplo, menos de 24 horas. Esto explica por qué distintas Administraciones Miembros de la OMA han optado por plazos mucho más cortos para la presentación de la información anticipada sobre la carga con respecto a este tipo de tráfico marítimo.

Con respecto a otros tipos de información, esto es, la información exigida en los diversos formularios FAL, los plazos de presentación son discrecionales por lo que hace a cada Gobierno y a las autoridades públicas de los mismos. No obstante, tal como se dispone en la Práctica recomendada 2.1.3, los límites temporales para la presentación de la información normalmente no se deberían fijar con mucha antelación con respecto al momento en que el buque zarpe del país de salida. No obstante, de forma adicional a las reglas básicas, en la legislación nacional también pueden especificarse las excepciones con respecto a este principio, por ejemplo, en caso de que sea un viaje de corta duración.

Como principio general aplicable a todos los diferentes tipos de información, los plazos exactos sobre cuándo se ha de presentar la información ya sea a la llegada o a la salida del buque, de la carga y de las personas que se transportan, deberían disponerse claramente en la legislación nacional tras un análisis detallado de la situación geográfica, los procesos mercantiles aplicables a los diversos sectores del tráfico marítimo que prestan servicio en el país y tras consultar con las partes a las que les es de aplicación la reglamentación y, según proceda, las demás Administraciones que sean del caso. El mismo principio es de aplicación con respecto al tipo exacto de información que se ha de facilitar.

2.1.3 Práctica recomendada. La legislación nacional debería precisar las condiciones de presentación de la información previa a la llegada y a la salida. Si bien normalmente los datos previos a la llegada no deberían transmitirse con antelación a la partida del buque del país de salida, además de las reglas básicas, la legislación nacional puede especificar las excepciones con respecto al principio cuando sea necesario, por ejemplo, cuando se trate de viajes de corta duración.

Véase el texto explicativo relativo a la norma 2.1.2.

2.1.3bis Práctica recomendada. Las autoridades públicas, a los efectos de la presentación de información electrónica sobre la carga previa a la llegada para efectuar la evaluación de los riesgos aduaneros, deberían tener en cuenta los plazos establecidos en el Marco normativo SAFE de la OMA.

Véase el texto explicativo relativo a la norma 2.1.2.

2.1.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deberían exigir la presentación por separado de la declaración general, la declaración de carga, la lista de la tripulación, la lista de pasajeros y el manifiesto de mercancías peligrosas cuando los datos contenidos en esos documentos se hayan incluido en la información previa a la llegada o a la salida o en el manifiesto del buque.

Las autoridades públicas deberían reutilizar la información de la que ya disponen vía ventanilla única o de otro modo, y no deberían exigir que se vuelva a presentar. En los casos en que se haya incluido en la información presentada previa a la llegada o a la partida o en el manifiesto del buque la información prescrita en la declaración general, la declaración de carga, la lista de la tripulación, la lista de pasajeros y el manifiesto de mercancías peligrosas, se considerará cumplida la obligación de presentar estos impresos. Por motivos de responsabilidad jurídica, las autoridades públicas, basándose en las disposiciones establecidas en su legislación nacional, podrán considerar que la información previa a la llegada equivale a la presentación de los impresos FAL.

2.1.5 Norma. Las autoridades públicas volverán a utilizar la información previa a la llegada o la salida del buque en procedimientos ulteriores en los que se pidan tales datos.

La compilación de la información previa a la llegada o la salida del buque permite a las autoridades públicas:

- tramitar la información mediante la gestión del riesgo en una etapa temprana;*
- conceder prontamente permiso para desembarcar y embarcar la carga; y*
- cuando proceda, seleccionar remesas para examinarlas o autorizar el levante o despacho aduanero inmediato.*

Ello permite a las autoridades públicas concentrar los recursos disponibles en los aspectos que conllevan riesgos más altos y reducir las limitaciones que se imponen a las empresas del sector que cumplen plenamente sus obligaciones reduciendo las intervenciones en el flujo de las mercancías que presentan riesgos mínimos. Disponer de la información con antelación permitirá que las aduanas y otras autoridades públicas la tramiten lo antes posible después de recibirla.

Con respecto a la presentación previa de información sobre la carga a los efectos de evaluación de los riesgos para las aduanas, en el contexto del Marco normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio global, de la OMA, se recomiendan diferentes plazos de presentación en relación con diversos modos de transporte.

Con respecto a otros tipos de información, esto es, la información exigida en los diversos formularios FAL, los plazos de presentación son discrecionales por parte de cada Gobierno y las autoridades públicas de los mismos. No obstante, tal como se

dispone en la Práctica recomendada 2.1.3, los límites temporales para la presentación de la información normalmente no se deberían fijar con mucha antelación al momento en que el buque zarpe del país de salida. No obstante, de forma adicional a las reglas básicas, en la legislación nacional también se pueden especificar las excepciones con respecto a este principio, por ejemplo, en caso de que sea un viaje de corta duración.

Cuando se determina que la información previa a la llegada o la salida se ha presentado en plazo y es completa, las solicitudes para que se presente oficialmente una declaración general y un manifiesto de la carga ocasionarían simplemente una duplicación innecesaria. Las autoridades públicas deberían aceptar una notificación electrónica de llegada en la que se haga referencia a la información previa a la llegada exigida ya presentada, señalando que basta para satisfacer la función de la declaración general y el manifiesto de la carga. La duplicación de los datos debe evitarse cuando sea posible y, una vez que se han validado como correctos, estos deberían utilizarse para otros procedimientos posteriores, por ejemplo el levante aduanero o despacho de mercancías, a los fines de la importación o el depósito en almacenes. Siempre que los propietarios de buques u otras partes hagan referencia a la información presentada previamente las autoridades públicas solamente deberían exigirle los datos adicionales relacionados con cada uno de dichos procedimientos específicos, de haberlos.

B. Contenido y objeto de los documentos

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

La Declaración general contiene una serie de datos específicos relativos al buque, su viaje y otra información.

La información que figura en la Declaración general podría revestir interés para diversas autoridades públicas, tales como las autoridades portuarias, aduaneras, sanitarias y de inmigración. A partir de esta información, las autoridades públicas pueden realizar un análisis y adoptar las medidas adecuadas. Dicho análisis podrá basarse en las disposiciones jurídicas y en la gestión de riesgos. Las autoridades portuarias podrán asignar al buque un lugar en el atracadero del puerto y calcular los derechos portuarios. Las autoridades aduaneras podrán determinar, de preferencia basándose en la gestión de riesgos, si el buque o la carga entrañan cierto riesgo. Las autoridades de inmigración podrán incluir en su evaluación la información relativa a los países y puertos que el buque haya visitado. Las autoridades sanitarias también podrán utilizar para sus tareas específicas la información acerca de los países visitados.

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

La declaración general es un documento multifuncional que puede utilizarse en los trámites tanto de llegada como de salida. Utilizar un solo documento simplifica y facilita también las formalidades que deberá cumplir el capitán o el agente del buque.

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

- nombre, tipo y número IMO del buque;**
- distintivo de llamada;**

- Estado de abanderamiento del buque;
- número del viaje;
- pormenores relativos a la matrícula;
- pormenores relativos al arqueo;
- nombre del capitán;
- nombre y datos de contacto del consignatario del buque;
- descripción somera de la carga;
- número de tripulantes;
- número de pasajeros;
- pormenores someros referentes al viaje;
- fecha y hora de llegada/de salida;
- puerto de llegada/de salida;
- necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recogida de desechos y residuos;
- último puerto de escala/próximo puerto de escala.

No es necesario que las autoridades públicas exijan todos los elementos de datos que figuran en la Declaración general si están conformes con un número inferior de elementos de datos, lo que facilitará las obligaciones del declarante.

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

La firma puede realizarse mediante firma electrónica o autenticación. Véanse las observaciones en relación con la Norma 2.16.1.

Las autoridades públicas no limitarán la firma del documento a la persona responsable del buque, es decir, el capitán. Unas formalidades eficaces y sencillas deberían permitir que otras personas cumplan y firmen la declaración. En las prácticas comerciales actuales es común que estos trámites se realicen por representación en nombre de las personas responsables de los mismos. En muchos casos, el capitán está representado por un agente autorizado por el propietario del buque. Las autoridades públicas deberán establecer en la legislación o en los reglamentos nacionales las condiciones de dicha representación.

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.

La declaración de carga contiene información somera acerca de la carga que se encuentra a bordo del buque, fundamentalmente la cantidad y la naturaleza de la mercancía. También incluye alguna información general acerca del buque, como el nombre y la nacionalidad, lo cual es útil ya que se vincula la declaración de carga al buque y puede utilizarse independientemente de la Declaración general. La información que se recoge en la declaración de carga o, alternativamente, en el manifiesto del buque y/o en la información previa a la llegada o a la salida del buque (véase 2.1.4) será utilizada por varias autoridades públicas, en particular, las autoridades aduaneras y portuarias. Por ejemplo, puede entenderse que la referencia a esta información presentada anteriormente constituye la declaración para el almacenamiento temporal.

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

a) a la llegada

- nombre y número IMO del buque;
- Estado de abanderamiento del buque;
- nombre del capitán;
- número del viaje;
- puerto de carga;
- puerto donde está redactada la declaración;
- identificación de los contenedores de carga, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía o, si es posible, el código del sistema armonizado;⁶
- número de los documentos de transporte de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión;
- puertos en los cuales la carga que permanece a bordo será desembarcada;
- primeros puertos de embarque de las mercancías cargadas según los documentos de transporte multimodal o conocimientos de embarque directos.

b) a la salida

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

⁶ Convenio sobre el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías, conocido también como "Sistema armonizado". Este convenio internacional entró en vigor el 1 de enero de 1988 y su objetivo es establecer un sistema de designación y codificación que deberán utilizar los servicios de aduanas cuando designen las mercancías o grupos de mercancías a los efectos de fijar los aranceles y compilar datos estadísticos.

Con la información que se recoge en la declaración de la carga o alternativamente en el manifiesto del buque y/o en la información previa a la llegada o a la salida del buque, las autoridades aduaneras pueden tener una visión general de la carga que entra o sale de un puerto, lo que les permite responsabilizar de las mercancías a una persona o compañía concreta. Esta información también es de utilidad para las autoridades portuarias, ya que les permite ocuparse, por ejemplo, de carga especializada como hidrocarburos y la carga a granel, y asignarle un lugar específico en el puerto. Esta información debería bastar para que las autoridades públicas puedan desempeñar sus funciones principales a la llegada y la salida. Además de la obligación de utilizar la declaración de carga (o alternativas) como medida de facilitación, las autoridades públicas podrán publicar notas explicativas acerca de estos datos, a fin de simplificar el uso del documento y de informar al declarante acerca del contenido de cada elemento de dato específico. Las autoridades públicas no exigen necesariamente toda la información que figura en la declaración de carga y es posible que se conformen con un número menor de elementos de datos.

A los efectos de describir de manera adecuada el número y tipo de bultos en la declaración de carga, los propietarios de buques y otras partes interesadas deberían asegurarse de que se utiliza la unidad de embalaje/envase exterior. Si las mercancías están en paletas, debería indicarse el número y el tipo de bultos de la paleta o paletas. Si las mercancías de la paleta no están embaladas/ensadas, debería incluirse la cantidad y la descripción de las mercancías.

Con objeto de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas, en particular, el análisis de riesgos, todas las partes interesadas deberían recurrir a una descripción precisa de las mercancías, absteniéndose de emplear términos genéricos como "carga general", "piezas", etc. Las autoridades públicas deberían poner a disposición de todas las partes interesadas listas de descripciones que se entienden aceptables/inaceptables. En vez de utilizar lenguaje ordinario para describir la carga, las autoridades públicas deberían aceptar descripciones de las cargas para las que se utilizan códigos del sistema armonizado de hasta 6 dígitos, teniendo presente que puede ser necesario exigir más dígitos para las declaraciones de importación.

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.

La información acerca de la carga que llega a bordo a un puerto donde no se realizará la descarga, siendo otro el puerto de destino de la carga estará limitada a información general sobre la carga, por ejemplo, una descripción somera de las mercancías, la cantidad y, si procede, el puerto de destino. No obstante, algunos Gobiernos pueden exigir, a los efectos de la evaluación de riesgos en el contexto de las aduanas, y con respecto a la carga que permanece a bordo de buques que llegan a sus puertos, que se presente información por adelantado. Lo mismo es de aplicación a las mercancías que se transbordan en sus puertos.

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

Véanse las notas explicativas de la Norma 2.2.3 sobre la fecha y firma de la declaración general.

La firma puede realizarse mediante firma electrónica o autenticación. Véanse observaciones en relación con la Norma 2.16.1

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 firmado o autenticado, y fechado, de acuerdo con la norma 2.3.3.

El manifiesto del buque (o también denominado manifiesto de la carga) se basa en la información incluida en el conocimiento de embarque, si bien puede incluir información adicional acerca, por ejemplo, del buque y su ruta. Normalmente, el manifiesto del buque incluye más información que la que se incluye en la declaración de carga, incluyéndose algunos elementos de datos exigidos en la legislación nacional (aduanas) o mediante referencia a los mismos, por ejemplo, para demostrar o determinar la situación de las mercancías en relación con las aduanas. De esta manera, las autoridades públicas también pueden utilizar y procesar la información que se recoge en el manifiesto y tramitarla, con diferentes finalidades. En la mayoría de los casos, la información que figura en el manifiesto ya se encuentra disponible cuando se realizan las operaciones de carga en el puerto de salida y puede, por tanto, presentarse como información previa a la llegada o, en el caso del transporte a larga distancia de mercancías en contenedores, la información previa a la carga presentada a efectos de evaluación de riesgos en el contexto de las aduanas. Con objeto de garantizar la responsabilidad de la persona que presenta el manifiesto como un documento para usos oficiales, dicho manifiesto deberá estar fechado y firmado con arreglo a lo establecido en la norma 2.3.3 con respecto a la declaración oficial de carga y tomando en consideración la Norma 2.16.1.

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

La información que ha de proporcionarse electrónicamente a las autoridades públicas también podría facilitarse mediante la presentación de otros documentos mercantiles, distintos del manifiesto, tales como el conocimiento de embarque o una carta de porte marítimo. En el caso de que otros documentos mercantiles, aceptables para las autoridades públicas, no contengan toda la información prescrita en la declaración de carga, dicha información adicional se podrá presentar por separado por medios electrónicos. Las autoridades públicas deberán incluir en su legislación nacional reglas que garanticen la responsabilidad de la persona que presenta los documentos mercantiles.

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.

En los casos en que la declaración de carga no sea elaborada y presentada por el capitán, sino por un agente u otra persona autorizada, resulta práctico permitir que el capitán presente la información pertinente de otra manera. El capitán debe ser plenamente consciente de que asume la responsabilidad del acto de presentar una declaración, que lleva aparejadas unas obligaciones. 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. Debe

usarse el formulario de declaración de carga de la OMI (Impreso FAL 2 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 referentes a las provisiones del buque a la llegada y salida.

Los buques que operan en aguas internacionales permanecen mar adentro durante periodos muy prolongados. Normalmente se debe contar con una cantidad suficiente de provisiones para la tripulación. Esto incluye no solamente los alimentos, sino también las bebidas no alcohólicas y alcohólicas, y otros productos de consumo. En la mayoría de los casos, habida cuenta de que el consumo y la utilización de estas mercancías se realizan en las aguas internacionales, la compra de estas está exenta del pago de derechos e impuestos. Resulta evidente que a la llegada a un puerto estas mercancías revisten un interés especial para las autoridades públicas, especialmente para los servicios aduaneros. Por ese motivo, se exige la presentación de una declaración por separado a fin de informar a los servicios aduaneros acerca de las provisiones que se encuentran a bordo. La declaración de provisiones del buque se ha elaborado con este fin. En lo que respecta a las mercancías sujetas a impuestos elevados, en muchos puertos se acostumbra a colocar dichas mercancías en un espacio seguro en el buque para garantizar que permanecerán a bordo. Dicho espacio podrá ser precintado. Los servicios aduaneros permiten que los tripulantes tengan en su poder durante el periodo de permanencia en el puerto una cierta cantidad de cigarrillos y bebidas alcohólicas exentas del pago de derechos e impuestos. En muchos países es habitual incluir también otras mercancías en la declaración de provisiones del buque, tales como combustible, armas y piezas de respeto.

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

Véanse las notas explicativas de la Norma 2.2.3 sobre la fecha y firma de la declaración general.

La firma puede realizarse mediante firma electrónica o autenticación. Véanse observaciones en relación con la Norma 2.16.1

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.

Los tripulantes a menudo permanecen a bordo durante largos periodos, y con objeto de hacer que su estancia sea más cómoda y agradable, sus camarotes cuentan con artículos personales y equipos de entretenimiento tales como televisores, equipos de audio y ordenadores. Al igual que en el caso de las provisiones del buque, los efectos de la tripulación permanecerán a bordo y volverán a exportarse a la salida. A fin de asegurarse de que se reexportan todos los efectos de la tripulación, las autoridades públicas podrían exigir a la llegada la presentación de la lista de efectos de la tripulación en la que figuren todos los artículos personales de los tripulantes. La información acerca de los artículos que se recogen en la lista de efectos de la tripulación deberá incluir también los artículos que en algunos países están sujetos a restricciones de importación, tales como las medicinas y las armas. Respecto de dichos artículos, las autoridades públicas podrían adoptar medidas específicas. Estos

artículos podrían, por ejemplo, almacenarse en un espacio seguro, a ser posible, en el mismo espacio que las provisiones del buque.

2.5.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán que la declaración de efectos de la tripulación esté fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente. A los efectos de la verificación a bordo, las autoridades públicas también podrán exigir que cada tripulante firme o autentifique, de una manera que sea aceptable para las autoridades públicas, la declaración relativa a sus efectos personales.

Véanse las notas explicativas de la Norma 2.2.3 sobre la fecha y firma de la declaración general.

La firma puede realizarse mediante firma electrónica o autenticación. Véanse observaciones en relación con la Norma 2.16.1

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

En la legislación (aduanera) de la mayoría de los países se establecen disposiciones acerca de la exención de derechos e impuestos respecto de la importación de artículos de poco valor, ropa, otros efectos personales y una cierta cantidad de artículos de consumo, en particular en lo que respecta a las mercancías sujetas a impuestos elevados, tales como cigarrillos y bebidas alcohólicas. Normalmente se concede la exención de derechos e impuestos por 200 cigarrillos o 50 puros o 250 gramos de tabaco y un litro de licor o dos litros de vino. Las autoridades públicas deberían permitir que estos artículos no se incluyan en la lista de efectos de la tripulación. Aquellos artículos que normalmente quedarían exentos de derechos e impuestos, pero que están sujetos a prohibiciones o restricciones en determinados países, debería incluirse en la lista de efectos de la tripulación, a fin de permitir que las autoridades públicas garanticen el cumplimiento de dichas prohibiciones y restricciones. Otros artículos que habitualmente quedan exentos son, entre otros, la ropa y los artículos de aseo.

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

Las autoridades públicas, en particular las autoridades de inmigración, basándose en la información que se recoge en la lista de la tripulación, podrán tomar una decisión sobre la entrada o salida de los tripulantes, la aplicación de trámites simplificados para los tripulantes o, si procede, la aplicación de trámites específicos. Las autoridades de inmigración podrán permitir la presentación previa de la información que figura en la lista de la tripulación, con objeto de evaluar dicha información antes de la llegada del buque.

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

- nombre y número IMO del buque;
- Estado de abanderamiento del buque;
- distintivo de llamada;
- número del viaje;

- **apellido(s);**
- **nombre(s);**
- **nacionalidad;**
- **grado o funciones;**
- **género;**
- **fecha y lugar de nacimiento;**
- **clase y número del documento de identidad;**
- **Estado expedidor del documento de identidad;**
- **fecha de expiración del documento de identidad;**
- **puerto y fecha de llegada/de salida del buque;**
- **último puerto de escala.**

La información que figura en la lista de la tripulación es una combinación de la información relativa al buque y la relativa a los tripulantes y los puestos que ocupan estos a bordo. A partir de esta información, las autoridades de inmigración pueden emitir un juicio general respecto de la admisibilidad de la tripulación.

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

Véanse las notas explicativas de la Norma 2.2.3 sobre la fecha y firma de la declaración general.

La firma puede realizarse mediante firma electrónica o autenticación. Véanse observaciones en relación con la Norma 2.16.1

2.6.3 No se utiliza.

2.6.4 Práctica recomendada. 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 haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, las autoridades públicas no deberían exigir normalmente la presentación de una lista nueva y completa de la tripulación, sino que deberían aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas.

En la medida de lo posible, y a fin de simplificar los trámites en lo que respecta a un servicio regular en el que haya pocos cambios en la composición de la tripulación, las autoridades públicas deberían quedar conformes con la transmisión de los cambios en la lista. Además de la ventaja que supondría para la facilitación de los trámites, ello representaría una ventaja para las autoridades de inmigración en el sentido de que estas podrían concentrarse en evaluar la información modificada, en lugar de analizar información presentada anteriormente que no ha sufrido cambios.

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

Es posible que los trámites para la entrada o salida de los pasajeros difieran de las reglas o prácticas aplicables a los tripulantes. Ello se debe a que, por su misma naturaleza, esto es, a los diferentes cometidos de ambos colectivos, el tripulante está vinculado al buque, y las posibilidades de desplazarse libremente y de renunciar a

sus deberes y obligaciones son limitadas, mientras que el pasajero, por lo general, es libre de desplazarse y no está sujeto a un medio de transporte.

A partir de la información que figura en la lista de pasajeros, las autoridades de inmigración podrán realizar una evaluación inicial acerca de su entrada o salida. Esto podrá ir acompañado de un control individual del pasajero y de su documento de identidad y/o visados. La presentación previa de la información incluida en la lista de pasajeros, y la posterior evaluación por parte de las autoridades de inmigración antes de la llegada del buque, de preferencia sobre la base del análisis de riesgos, facilitarán el flujo de pasajeros en un puerto y ocasionarán un mínimo de retraso, especialmente en lo que se refiere a los buques con un gran número de pasajeros, por ejemplo, los buques dedicados a cruceros.

2.7.1 No se utiliza.

2.7.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deberían 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.

Las tarjetas de embarco o desembarco cumplen una función muy similar a la de la lista de pasajeros. Estos documentos permiten a las autoridades de inmigración compilar información sobre los pasajeros que llegan o salen. Deberá evitarse, en la medida de lo posible y de conformidad con la legislación nacional de cada Estado, la duplicación de la información y, en caso de que se exija la presentación de una lista de pasajeros, no se exigirán tarjetas de embarco o desembarco. La lista de pasajeros no contiene información acerca de la dirección del pasajero en el lugar de destino. En caso de que se exija dicha información, se podrá presentar por separado o incluir en la lista de pasajeros.

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

- nombre y número IMO del buque;
- distintivo de llamada;
- Estado de abanderamiento del buque;
- número del viaje;
- apellido(s);
- nombre(s);
- nacionalidad;
- fecha de nacimiento;
- lugar de nacimiento;
- género;
- tipo de documento de identidad o de documento de viaje;
- número de serie del documento de identidad o de viaje;
- Estado expedidor del documento de identidad o de viaje;
- fecha de expiración del documento de identidad o de viaje;
- puerto de embarco;
- número del visado, si procede;
- puerto de desembarco;
- puerto y fecha de llegada/de salida del buque;
- pasajero en tránsito o no.

La información que figura en la lista de pasajeros permite a las autoridades de inmigración emitir un juicio general acerca de la admisibilidad de los pasajeros a bordo de un buque. La información que se recoge en la lista de pasajeros está relacionada con la información acerca del buque, los pormenores del viaje, los pasajeros, la información individual acerca de cada pasajero y los documentos de identidad.

Es posible que en algunos países se exija un visado como condición de entrada y puede diferir dependiendo del país. Por tanto, el número del visado solo debería remitirse cuando sea realmente necesario con respecto a un pasajero. El visado debería ser tramitado y aprobado con antelación. Cuando se exija presentar información acerca del visado, se deberá incluir el número del visado en la lista de pasajeros.

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

A fin de simplificar los trámites prescritos y de evitar la duplicación de la información, la información exigida podría presentarse de otra manera, en tanto que se incluya la información que se recoge en la lista de pasajeros y que el documento esté debidamente firmado.

No obstante, debería tenerse en cuenta que cuando se presenta información electrónica acerca de los pasajeros haciendo uso de una lista no normalizada, que no es compatible con los formatos y estructuras exigidas en el marco de los sistemas electrónicos (por ejemplo, ventanilla única) puede que la información no se acepte. Esto puede originar demoras no previstas para la escala del buque mientras se rellenan los formularios correctos y se presentan mediante el sistema para su aceptación.

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

Véanse las notas explicativas de la Norma 2.2.3 sobre la fecha y firma de la declaración general.

La firma puede realizarse mediante firma electrónica o autenticación. Véanse observaciones en relación con la Norma 2.16.1

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

Uno de los principales objetivos de la Organización Marítima Internacional es la seguridad del medio marino. Las mercancías peligrosas pueden constituir un obstáculo para la seguridad del medio ambiente si no se manipulan, etiquetan y documentan de conformidad con las normas y reglas aplicables. Con objeto de garantizar la seguridad del medio ambiente es necesario que las autoridades públicas responsables tengan acceso a la información pertinente. Con este fin, se ha elaborado otro conjunto de datos (Formulario FAL, en papel), el Manifiesto de mercancías peligrosas.

Véase el capítulo VII del Convenio SOLAS y las disposiciones pertinentes del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).

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

- nombre del buque;
- número IMO;
- distintivo de llamada;
- número del viaje;
- Estado de abanderamiento del buque;
- puerto de carga;
- puerto de descarga;
- posición de estiba;
- número de referencia;
- marcas y números:
 - número de identificación del contenedor de carga
 - número de matrícula del vehículo;

- Nº ONU;
- nombre de expedición/(especificaciones técnicas);
- clase/(riesgo(s) secundario(s));
- grupo de embalaje/envase;
- información adicional/contaminante del mar/punto de inflamación/etc.;
- número y tipo de bultos;
- masa (kg) o volumen (l);
- FEm;
- consignatario marítimo.

El manifiesto de mercancías peligrosas (formulario FAL 7 de la OMI) proporciona a las autoridades públicas información concreta, que les permite aplicar medidas específicas adecuadas para determinadas mercancías peligrosas, así como en relación con las sustancias potencialmente peligrosas y perjudiciales. Además de la información general acerca del buque, el agente y la marca o volumen, el manifiesto de mercancías peligrosas contiene información detallada y descripciones específicas en relación con las mercancías peligrosas y las sustancias potencialmente peligrosas y perjudiciales de conformidad con el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) pertinentes para su inclusión en el formulario FAL 7). Se debería informar de la posición de estiba a bordo a los fines de la pronta identificación y ubicación de las mercancías peligrosas a bordo en caso de emergencia.

ORIENTACIÓN ADICIONAL PARA RELLENAR EL FORMULARIO FAL.7

1.1 Nombre del buque	Como en otros formularios FAL
1.2 Número IMO	Como en otros formularios FAL
1.3 Distintivo de la llamada	Como en otros formularios FAL
1.4 Número del viaje	Como en otros formularios FAL
2. Estado de abanderamiento del buque	Como en otros formularios FAL

3. Puerto de carga	– Puerto de carga donde se embarca la carga mencionada en las casillas 5 a 14
4. Puerto de descarga	– Puerto de descarga donde se desembarca la carga mencionada en las casillas 5 a 14
5. Posición de estiba	
6. Número de referencia	– Número de reserva de la carga
7. Marcas y números, número(s) de identificación del contenedor, número(s) de matrícula del vehículo	
8. Nº ONU	<ul style="list-style-type: none"> – Esta información se obtendrá del documento de transporte de mercancías peligrosas – Número de las Naciones Unidas de cuatro dígitos asignado a las sustancias, materiales y artículos peligrosos, potencialmente peligrosos y perjudiciales
9. Nombre de expedición/ (Especificaciones técnicas)	<ul style="list-style-type: none"> – Esta información se obtendrá del documento de transporte de mercancías peligrosas – El nombre de expedición figura en la columna (2) de la Lista de mercancías peligrosas del capítulo 3.2 del Código IMDG (volumen 2), el cual incluye el nombre técnico/químico entre paréntesis, si procede (véanse 3.1.2.8 y 3.1.2.9 del Código IMDG)
10. Clase/(Riesgo(s) secundario(s))	<ul style="list-style-type: none"> – Esta información se obtendrá del documento de transporte de mercancías peligrosas – La clase de riesgo primario o, cuando se asigne, la división de las mercancías y, para la Clase 1, la letra del grupo de compatibilidad y el número o los números de clase o de división de riesgo secundario que se asignen correspondientes a la etiqueta o etiquetas de riesgo secundario que sea necesario utilizar
11. Grupo de embalaje/envase	<ul style="list-style-type: none"> – Esta información se obtendrá del documento de transporte de mercancías peligrosas – Si se asigna un grupo de embalaje/envase, se indicará como: I, II o III
12. Información adicional/contaminante del mar/punto de inflamación/etc.	– Esta información, que se obtendrá de los documentos de transporte de mercancías peligrosas y no figura en ninguna otra casilla de este formulario, complementa el nombre de expedición en la descripción de las mercancías peligrosas y la información requerida además de la descripción de las mercancías peligrosas
13. Número y tipo de bultos	– Esta información se obtendrá del documento de transporte de mercancías peligrosas
14. Masa (kg) o volumen (L)	– Esta información se obtendrá del documento de transporte de mercancías peligrosas
15. FEm	– Debería indicarse el código de cuatro letras relativo a las fichas de emergencia pertinentes de la Guía FEm, a menos que, por lo demás, se haya facilitado al buque la información sobre la respuesta en caso de emergencia

16. Consignatario marítimo	– Nombre de la persona y organización responsables de cumplimentar este formulario
16.1 Lugar y fecha	– Lugar y fecha de la firma
Firma del consignatario	– Si este formulario se prepara electrónicamente, podría utilizarse el nombre en mayúsculas y negritas

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

En el Convenio Postal Universal se estipulan los procedimientos especiales para el tratamiento de los objetos postales, incluido el uso de documentos especiales. En dicho convenio se definen los objetos postales y se les agrupa por tipo (cartas, paquetes, etc.), peso y/o valor. En caso de que se puedan presentar los documentos postales a la llegada o salida, acompañando las remesas postales, las autoridades públicas no exigirán su inclusión en la declaración de carga. Resulta evidente que, en caso de no disponerse de los documentos postales específicos, las remesas postales serán tratadas como mercancías normales y no gozarán de las ventajas que ofrecen los procedimientos especiales estipulados en el Convenio Postal Universal. En ese caso, se deberán incluir las remesas postales en la declaración de carga.

Debería tenerse presente que las autoridades públicas, a los efectos de evaluación de riesgos, pueden exigir la presentación con antelación a la llegada de información con respecto a los objetos postales.

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

La declaración marítima de sanidad está dirigida en particular a las autoridades sanitarias de los puertos de escala. Los pormenores que se han de notificar son el número de tripulantes y/o pasajeros y los casos, o supuestos casos de, por ejemplo, peste, cólera, fiebre amarilla, viruela, entre otras enfermedades contagiosas, a bordo durante el viaje. También deberá facilitarse información acerca de toda muerte así como también toda la información pertinente que pueda revestir interés para las autoridades sanitarias. A partir de la información facilitada, las autoridades sanitarias pueden adoptar las medidas adecuadas, tales como solicitar la asistencia de un médico (idealmente un especialista en enfermedades contagiosas), de un servicio de ambulancia, o adoptar medidas de cuarentena. En este contexto, véanse también las disposiciones del Convenio y las notas explicativas que figuran en la parte H del presente capítulo, relativas a las medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escalas a fin de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, personas rescatadas en el mar u otras personas que necesiten asistencia médica de emergencia.

C. Documentos a la llegada

2.11 Norma. Hasta que expire el periodo de transición al que se hace referencia en la norma 1.3ter, las autoridades públicas no exigirán, con respecto a la llegada a puerto de un buque, nada más que:

- cinco ejemplares de la declaración general;
- cuatro ejemplares de la declaración de carga;

- cuatro ejemplares de la declaración de provisiones del buque;
- dos ejemplares de la declaración de efectos de la tripulación;
- cuatro ejemplares de la lista de tripulantes;
- cuatro ejemplares de la lista de pasajeros;
- un ejemplar del manifiesto de mercancías peligrosas;
- un ejemplar de la declaración marítima de sanidad;
- un ejemplar de la información relacionada con la protección prescrita en la regla XI-2/9.2.2 del Convenio SOLAS;
- un ejemplar del impreso de notificación previa de la entrega de desechos a las instalaciones portuarias de recepción cuando se comunique a la Organización.

Una vez expire el periodo de transición, no se exigirán copias en papel excepto en los casos en que debido a fuerza mayor no se disponga de medios de transmisión electrónica.

El número de ejemplares que habrá de presentarse está de alguna manera relacionado con el número de autoridades públicas para las cuales la información que se recoge en las declaraciones puede revestir interés. A partir del 8 de abril de 2019, los ejemplares impresos se sustituirán por una serie de mensajes electrónicos dirigidos a cada una de las autoridades públicas.

Quando se haya establecido el sistema de ventanilla única, debería ser suficiente una única presentación de cada documento o la transmisión de toda la información mediante una única estructura de mensaje, dado que mediante la ventanilla única se puede remitir la información a las autoridades públicas que la exigen o estas autoridades pueden extraer la información a partir del sistema. Cuando no se ha establecido un sistema de ventanilla única y a fin de garantizar que se pueda volver a utilizar la información ya presentada, la autoridad con respecto a la cual se ha presentado la información debería compartir esta con las demás autoridades del caso. Las copias en papel solamente se deberían exigir en los casos de fuerza mayor o donde no haya red electrónica disponible para presentar la información en un único punto.

D. Documentos a la salida

2.12 Norma. Hasta que expire el periodo de transición al que se hace referencia en la norma 1.3^{ter}, las autoridades públicas no exigirán, con respecto a la salida de puerto de un buque, nada más que:

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

Una vez expire el periodo de transición no se exigirán copias en papel excepto en los casos en que debido a fuerza mayor no se disponga de medios de transmisión electrónica.

Véanse las notas explicativas con respecto a la norma 2.11 sobre el número de copias que han de presentarse a la llegada.

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

Habida cuenta de lo establecido en la norma 2.3.2, las autoridades públicas solo exigirán a la llegada pormenores someros sobre la carga que permanece a bordo. Lógicamente, dichos requisitos serán equiparables por lo que respecta a la salida. En caso de que la carga destinada a otro país permanezca a bordo y se hayan presentado los pormenores someros sobre la carga en la declaración de carga, las autoridades públicas quedarán conformes con esa información. Una nueva declaración de carga no contendría ninguna información nueva respecto de dicha carga.

2.12.2 Práctica recomendada. No se debería exigir una declaración separada a la salida para las provisiones del buque que ya han sido objeto de una declaración a la llegada, ni para las provisiones embarcadas en el puerto y cubiertas por otro documento aduanero presentado a tal efecto en dicho puerto.

El objetivo principal de la declaración de provisiones del buque es supervisar la importación temporal de las provisiones del buque y su posterior reexportación. La información que figura en la declaración de provisiones del buque, presentada a la llegada, podrá permitir a las autoridades públicas, por ejemplo a los servicios aduaneros, verificar si las provisiones se encuentran aún a bordo. La presentación de otra declaración de provisiones del buque supondría una repetición de la información presentada a la llegada. Cuando sea necesario, se podrá realizar la notificación de la salida en la declaración de provisiones del buque presentada a la llegada. La información acerca de las provisiones suministradas al buque durante su permanencia en el puerto podrá añadirse a la declaración de provisiones del buque ya existente o podrá despacharse por separado para la exportación, por ejemplo, mediante una declaración de exportación.

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

La firma puede realizarse mediante firma electrónica o autenticación. Véanse las observaciones en relación con la Norma 2.16.1.

2.13 No se utiliza.

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

2.14 Norma. Teniendo en cuenta las formalidades efectuadas a la llegada de un buque al primer puerto de escala dentro del territorio de un Estado, los propietarios de buques solo estarán obligados a presentar una sola vez a las autoridades públicas de un Estado la información exigida. Las formalidades y documentos exigidos por las autoridades públicas en toda escala ulterior del mismo país, sin escala intermedia en otro país, se reducirán a un mínimo.

En caso de que un buque haga escala en diferentes puertos del mismo Estado, se simplificará el procedimiento exigiendo solo una declaración general a la llegada al primer puerto de escala y solo una declaración general a la salida del último puerto de escala dentro del mismo Estado. Las autoridades públicas del primer puerto de escala deberían proporcionar a las autoridades públicas del siguiente puerto de escala del mismo Estado, cuando así sea necesario, la información que se recoge en la declaración general, o, cuando exista una ventanilla única, estas segundas autoridades pueden extraer directamente la información. En lo que respecta a la carga, las autoridades públicas podrán aceptar cambios en la declaración de carga originalmente presentada para cada puerto de escala posterior dentro del mismo Estado, en la que se recoja la información acerca de la carga que habrá de embarcarse y desembarcarse en ese puerto. En relación con las demás formalidades, las autoridades públicas de los siguientes puertos de escala dentro del mismo Estado deberían aceptar la información correspondiente a los documentos presentados en el primer puerto de escala (tales como la declaración de provisiones del buque, la lista de efectos de la tripulación, la lista de la tripulación, el manifiesto de mercancías peligrosas y la información relativa a la protección), la lista de pasajeros y la información relacionada con la protección. Las autoridades públicas podrán eximir del deber de presentar declaraciones a la salida, en caso de que el buque tenga previsto hacer escala en uno o más puertos del mismo Estado.

Con respecto a la información sobre la carga enviada con antelación a los fines de evaluación de riesgos en aduanas, esta información solo debería exigirse con respecto a las mercancías cargadas en cada puerto subsiguiente; no debería exigirse la presentación por adelantado de información con respecto a las mercancías que vayan a ser descargadas o que permanezcan a bordo dado que estas mercancías ya han sido evaluadas desde el punto de vista de los riesgos con antelación a la llegada al primer puerto de ese Estado.

F. Tramitación de documentos

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

El tráfico marítimo es, por definición, de carácter internacional, y la comunicación entre las partes en cuestión está dominada por unos pocos idiomas. Los impresos FAL de la OMI ya se encuentran disponibles en los idiomas oficiales de la Organización. Por consiguiente, el uso de estos idiomas en los impresos FAL de la OMI y la aceptación de dicha práctica por parte de las autoridades públicas facilitarían el tráfico marítimo internacional. Ello solo será posible si las partes en cuestión pueden trabajar en esos idiomas. De lo contrario, debería llegarse a un compromiso

mediante el cual se utilizaría en los impresos FAL de la OMI uno de los idiomas oficiales de la Organización, y los pormenores se presentarían en el idioma del país anfitrión. Las autoridades públicas del país anfitrión también deberían aceptar una traducción escrita o incluso oral. Esta última, sin embargo, podría dar lugar a ambigüedades o disputas acerca de la responsabilidad, y solo debería utilizarse en situaciones claras.

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

Las opciones de presentación de los documentos a las autoridades públicas deberían ser lo más variadas posible. Hasta el 8 de abril de 2019 era posible enviar impresos en papel, cumplimentados a mano, formularios preimpresos en los que se recogía la información general, como, por ejemplo, la información acerca del buque, mientras que la información restante se podía añadir a mano. También era posible que la información, incluido el formato del impreso, se imprimiese en un único proceso sobre una hoja en blanco. No obstante, a partir del 8 de abril de 2019, la información requerida debería facilitarse a través de medios electrónicos. Las autoridades públicas deberían asegurarse tan pronto como les sea posible y en todo caso a más tardar el 8 de abril de 2019 de que la legislación de su país esté en consonancia con estos medios modernos de comunicación, y deberían elaborar, en la medida de lo posible y conveniente, sistemas para el intercambio electrónico de información. Véase también el capítulo 1, partes B y C, del presente anexo.

2.16.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán, cuando se requiera, una firma manuscrita, en facsímil, formada por perforaciones, estampada, en símbolo o producida por cualquier otro medio mecánico 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 que sea aceptable para la autoridad pública interesada y facilite la presentación de la información en forma electrónica por las partes en cuestión, independientemente de su lugar de residencia.

La transmisión por medios electrónicos de la información exigida puede hacerse desde cualquier ubicación en tanto que el remitente haya sido certificado y autenticado de conformidad con las reglas y prescripciones aplicables. Tales reglas y prescripciones no deberían exigir que el remitente esté domiciliado en la jurisdicción a la cual remite la información. Tampoco deberían exigir la utilización de un proveedor de servicios o de sistemas tecnológicos, por ejemplo, un servidor que esté ubicado en esa jurisdicción. La información acerca de los requisitos sobre certificación y autenticación debería estar disponible para el público de forma electrónica y, además de estar en todo idioma local, también debería facilitarse en uno de los idiomas de la Organización.

La firma que pueda exigirse en el contexto de las transmisiones electrónicas sería una firma electrónica. De conformidad con la definición de la legislación modelo de UNCITRAL, por firma electrónica se entiende "datos en formato electrónico que se adjuntan o se asocian lógicamente con otros datos electrónicos para servir de método de identificación del signatario en relación con el mensaje de datos y para radicar la aprobación por parte del signatario de la información incluida en el mensaje de datos".

Se puede hacer referencia a la guía UNCITRAL: "UNCITRAL Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on electronic signature."

También puede hacerse referencia a la norma ISO 14533-1, -2 y -3, y a la recomendación CEFACT/Naciones Unidas nº 14.

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

Esta norma está vinculada a la norma 2.1.1, en la que se establece que las autoridades públicas no podrán exigir o imponer formalidades ni derechos consulares en relación con los documentos para el despacho de buques. En la norma 2.17 se prescribe que las autoridades públicas no exijan formalidades adicionales que acompañen la presentación de los impresos FAL de la OMI u otros documentos, a fin de simplificar las formalidades y reducir los gastos tanto para el sector marítimo como para las autoridades públicas. Además, una obligación adicional como esta obstaculizaría la eficacia de las operaciones en el puerto. Se sobrentiende que, a los efectos de inmigración, los pasaportes, otros documentos de identidad y los visados han de ajustarse a los requisitos normalizados acerca de su legalización o autorización.

G. Errores y enmiendas en los documentos y sanciones correspondientes

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

Es importante que se permita a un buque continuar su travesía una vez que se hayan cumplido todas las formalidades. En caso de que se hayan cometido errores menores e involuntarios en la declaración, ello no debería retrasar la salida del buque y se debería permitir hacer las correcciones correspondientes. En las legislaciones nacionales deberían estipularse las situaciones en las que se permitirán hacer correcciones. También debería estipularse que corresponde al declarante la responsabilidad de asegurarse de que se informa a las autoridades públicas de los errores sin dilación. En muchos países no se permite hacer correcciones en la declaración una vez que esta ha sido verificada por las autoridades públicas.

2.19 Norma. Si se encuentran errores en los datos transmitidos tal como se dispone en el apéndice 1 del presente anexo, que hayan sido firmados por el capitán o el propietario del buque o en nombre de estos, o autenticados, no se impondrán sanciones hasta que se haya dado la oportunidad de demostrar ante las autoridades públicas que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y han sido cometidos sin intención de infringir las leyes o reglamentos del Estado rector del puerto.

Cuando, debido a la naturaleza de los errores, las autoridades públicas hayan permitido hacer correcciones en la declaración, y tengan la certeza de que dichos errores no fueron deliberados, la imposición de una sanción sería una medida desproporcionada respecto de una falta menor. En caso de que se descubra que los

errores se cometieron con la intención de contravenir la ley, por ejemplo, cuando tienen como razón de ser que se paguen derechos y tasas inferiores o se eviten las restricciones y prohibiciones de importación, las autoridades públicas podrán volver a considerar su posición respecto de las sanciones.

2.19bis Norma. Las autoridades públicas permitirán la enmienda de la información que ya se haya remitido, de conformidad con las leyes y reglas aplicables.

En las legislaciones nacionales podrían estipularse las situaciones en las que se permiten enmiendas. También debería estipularse que corresponde al declarante la responsabilidad de asegurarse de que se informa sin dilación a las autoridades públicas de las enmiendas. En muchos países no se permite hacer enmiendas en la declaración una vez que esta ha sido aceptada por las autoridades públicas o, en el caso de las formalidades aduaneras, una vez que ha sido aceptada por las autoridades públicas o, en el caso de las formalidades aduaneras, las aduanas han decidido inspeccionar las mercancías.

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

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

A fin de evitar problemas prácticos y demoras en la llegada de los buques, los Estados deberían garantizar que se aclare con quién debe comunicarse el propietario o capitán del buque. Es preferible que haya un solo punto de contacto, en consonancia con el principio de la "ventanilla única" mencionado en la práctica recomendada 1.2.

Cuando se desembarquen las personas mencionadas en esta disposición, es esencial que las autoridades públicas cooperen con los propietarios de los buques o agentes establecidos en sus puertos a fin de adoptar las medidas oportunas de modo que todas las partes sepan con antelación qué información se requiere. Los propietarios de los buques o los agentes tendrán que informar a los capitanes de los buques en cuestión acerca de la información acordada por las autoridades públicas para los casos de emergencia. Esto permitirá a las autoridades públicas responder de manera rápida y simplificar las operaciones en una emergencia. Además, las autoridades públicas también podrían establecer procedimientos de despacho simplificados que podrían aplicarse como resultado de una estrecha colaboración entre todas las autoridades públicas interesadas.

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

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

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

A fin de limitar los trámites lo máximo posible en los casos en que el buque deba hacer escala en un puerto debido a las circunstancias que contempla el presente capítulo, las autoridades públicas se abstendrán, dentro de la legislación nacional, de exigir información distinta de la contenida en la declaración marítima de sanidad elaborada por la Organización Mundial de la Salud. El capitán, sin embargo, tal como se indica en la norma 2.20, debería facilitar a las autoridades públicas la identidad de las personas enfermas o heridas, así como información más detallada posible sobre la lesión o enfermedad. El capitán podría enviar esta información con antelación, por ejemplo, a través de medios electrónicos. Normalmente, las autoridades públicas no deberían solicitar información contenida en la declaración general o en otros documentos enumerados en la Norma 2.2 en los casos en que el buque se proponga salir inmediatamente después del desembarco de las personas enfermas o heridas y no vaya a tener lugar ninguna descarga de mercancías ni el desembarco de otras personas.

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

En los casos en que se exija la declaración general a pesar de la urgencia de las circunstancias, la información que haya de facilitarse en dicha declaración se limitará lo máximo posible. Las autoridades públicas deberían tener en cuenta que la información básica contenida en la declaración general también está disponible en la declaración marítima de sanidad. Como solución, debería utilizarse la declaración marítima de sanidad como declaración general o si se dispone de ventanilla única, enviarse a las autoridades públicas o estas podrían extraerla.

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

Las medidas de control aplicables a la llegada de un buque no interferirán en la asistencia médica de urgencia ni la dificultarán. Estas medidas de control son normalmente adoptadas por otras autoridades públicas distintas de las autoridades sanitarias. Por consiguiente, es esencial que todas las autoridades interesadas cooperen a fin de evitar que se obstaculicen las labores de las autoridades sanitarias y de que no se demore más de lo debido la salida del buque. La elaboración de planes e hipótesis para contingencia, en los que se describan las tareas de todas las autoridades interesadas, contribuirá a la eficacia de la actuación de todas las partes. En los planes para contingencias podría incluirse una referencia al Reglamento Sanitario Internacional, el cual establece procedimientos para el desembarco de personas que padezcan enfermedades contagiosas que presenten un riesgo importante para otros seres humanos.

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

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

La norma está relacionada con cualesquiera medidas de control, mientras que la norma 2.25 solo trata de las medidas de control relacionadas con la llegada de un buque. Las medidas de control normalmente relacionadas con las personas, incluidas las personas enfermas o heridas, se aplican en su mayor parte por las autoridades de inmigración. Estos controles pueden, y deberían, ponerse en práctica posteriormente, después de que las personas enfermas o heridas hayan recibido la asistencia médica de urgencia o de que se hayan adoptado medidas para proteger la salud pública. Un funcionario de inmigración podrá acompañar a la persona enferma o herida, si es necesario, a fin de facilitar el tratamiento de esa persona y de mitigar los riesgos que pueden relacionarse con el tratamiento de la persona posteriormente o después de la prestación de la asistencia médica.

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.

A fin de ayudar a determinar la identidad de una persona, cada país podrá aceptar documentos distintos del pasaporte a efectos de viajes transfronterizos. La información personal recogida en un pasaporte debería ser la información mínima facilitada sobre un pasajero. A su llegada, las autoridades públicas podrán solicitar información adicional.

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

Los Gobiernos Contratantes deberían aceptar, cuando sea posible, cualquier documento de identidad válido que permita al solicitante regresar a su país de residencia siempre que cumpla las prescripciones reglamentarias del Gobierno aceptante.

3.2 Norma. Las autoridades públicas tomarán medidas para que los pasaportes de los pasajeros, u 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.

Las autoridades públicas deberían garantizar que los documentos de viaje de los pasajeros del buque se inspeccionen por funcionarios de inmigración a la llegada y antes de la salida. El capitán del buque controla los documentos y es, por tanto, responsable de garantizar su presentación a las autoridades de inspección. Las inspecciones de las autoridades públicas se limitarán, cuando sea posible y de conformidad con la legislación nacional, a la llegada y salida del buque, si bien esto no excluye inspecciones adicionales relacionadas con cuestiones de seguridad o que las autoridades públicas consideren oportunas y justificadas.

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 Gobierno Contratante se asegurará de que las autoridades públicas se incautan de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o falsos de las personas inadmisibles. 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 carta⁷ a la que se adjuntará, si es posible, una fotocopia de los documentos de viaje falsificados, así como cualquier otra información importante. La carta y su documentación adjunta se entregarán al armador que sea responsable de la devolución de la persona inadmisibile. Esta documentación servirá para facilitar información a las autoridades del punto de tránsito y del punto original de embarque.

El uso de documentos fraudulentos siempre ha preocupado a las autoridades públicas. Cuando se detecten, esos documentos se incautarán y retirarán de la circulación para prevenir que sigan siendo objeto de fraude y uso indebido. La autoridad que incaute el documento redactará una nota explicativa, u otro tipo de documento, que entregará a quien sea responsable de la devolución del solicitante. Por ejemplo, si el solicitante viaja en avión, dicha nota se ajustará a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional. Esto proporcionará al Gobierno receptor información relativa al uso del documento fraudulento por el solicitante y no impedirá a las autoridades públicas actuar de conformidad con sus leyes y reglamentos sobre las medidas que habrán de adoptarse respecto de los solicitantes que utilicen documentos de viaje fraudulentos, las cuales incluyen, entre otras, la posibilidad de incoar un procedimiento penal o de utilizar los documentos como prueba en procedimientos penales o a efectos de investigación.

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

3.3.2 Norma. Los Gobiernos Contratantes aceptarán examinar el caso de las personas rechazadas en su punto de desembarque cuando se las haya considerado inadmisibles,

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

si dichas personas hubieran embarcado en su territorio. Los Gobiernos Contratantes no devolverán dichas personas al país en que se las haya considerado anteriormente inadmisibles.

Los Gobiernos Contratantes aceptarán la devolución de una persona a la que anteriormente se hubiera autorizado a desembarcar o que se hubiera admitido en ese territorio en caso de que a esa persona se le denegara la entrada en el puerto siguiente. El Gobierno Contratante conserva el derecho de adoptar las medidas pertinentes respecto de la persona en cuestión, de conformidad con las leyes y reglamentos sobre la devolución de esa persona a su territorio. El Gobierno Contratante no debería devolver la persona al país en que se le haya considerado no admisible.

Con esta disposición no se pretende impedir que las autoridades públicas vuelvan a examinar el caso de una persona rechazada como no admisible para determinar si en su momento se la aceptará en el Estado en cuestión o hacer gestiones para su transferencia, traslado o deportación al Estado del que sea nacional o en el que se la pueda aceptar. Cuando una persona considerada no admisible haya perdido o destruido su documento de viaje, el Gobierno Contratante aceptará en su lugar un documento que dé fe de las circunstancias de embarco y de llegada, expedido por las autoridades públicas del Gobierno Contratante donde la persona haya sido considerada no admisible.

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

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

El propietario del buque seguirá siendo la parte responsable hasta que los pasajeros y/o tripulantes se presenten a la inspección destinada a determinar su admisibilidad en el Estado. Este tiene como finalidad garantizar que todas las personas que se encuentren a bordo se presentan a inspección por las autoridades públicas. El propietario del buque será responsable de los pasajeros o tripulantes que desembarquen antes de la inspección por las autoridades públicas.

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

Los Gobiernos Contratantes deberían garantizar que la zona de inspección está protegida y es segura para la llegada de personas. Una vez que se haya ultimado la inspección, podrá admitirse a la persona en el Estado o devolverse a la custodia y cuidado del propietario del buque. Después de que se haya autorizado temporalmente a un tripulante a desembarcar y el tripulante haya dejado de estar bajo el control físico del Gobierno Contratante, el propietario del buque volverá a asumir responsabilidad para la custodia y el cuidado del tripulante.

No todos los puertos marítimos tienen un puesto fijo de control, y cuando los buques llegan a puertos remotos o pequeños, es posible que los oficiales de inmigración no

tengan otra opción que no sea examinar a los pasajeros/tripulación a bordo. Las autoridades públicas podrán exigir al capitán que adopte las medidas que puedan ser necesarias para garantizar que las personas que van a ser examinadas sean presentadas en una forma segura y ordenada y, por lo demás, de conformidad con los procedimientos aprobados por la autoridad pública.

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

Una vez que se haya admitido a una persona en un Estado, este asumirá la responsabilidad de la persona que llegue de conformidad con la legislación nacional aplicable del Estado. El propietario del buque será responsable de las personas que no sean admitidas en el Estado. El propietario del buque seguirá siendo responsable de los tripulantes que hubieran sido autorizados a desembarcar temporalmente.

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

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

El propietario del buque será responsable de todas las personas declaradas inadmisibles en ese Estado, correrá con todos los gastos que ello implique y deberá facilitar de manera activa el traslado de la persona de que se trate en un plazo de tiempo razonable después de que se haya decretado su inadmisibilidad. El traslado tendrá lugar con la colaboración de las autoridades públicas en el mismo buque o en otro buque del mismo propietario, aeronave o mediante otro medio. Esto no excluye que el Estado pueda solicitar la detención del solicitante a bordo y su salvaguardia, cuando sea necesario.

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

Los Gobiernos Contratantes y los propietarios de buques harán todo lo posible para verificar la validez del documento. Si el propietario de un buque estima que un documento tiene un aspecto dudoso, se hará todo lo posible para verificarlo antes de la salida.

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

3.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas que exijan de los pasajeros, al embarco o desembarco, información escrita suplementaria que no tenga por objeto completar los documentos a que se refiere el presente anexo, deberían 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 deberían

aceptar la tarjeta de embarco y desembarco rellena por el pasajero sin exigir que sea cumplimentada o controlada por el propietario del buque. Se debería aceptar la tarjeta escrita a mano en forma legible, a menos que se especifiquen caracteres de imprenta. No debería 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 deberían exigir más que los siguientes datos para la tarjeta de embarco o desembarco:

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

En el caso de que las autoridades públicas exijan una declaración por escrito de la identidad de los pasajeros con el propósito de conservar esa información, la información mencionada en esta práctica recomendada debería ser suficiente. Con esa información, las autoridades públicas deberían poder realizar las comprobaciones necesarias con respecto a la admisibilidad de un pasajero.

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.

Las autoridades públicas podrán aceptar otras formas de certificación si su legislación nacional lo permite. No obstante, aceptarán como mínimo los formularios aprobados en el Reglamento Sanitario Internacional.

3.8 Práctica recomendada. El reconocimiento médico de las personas a bordo de un buque o que desembarquen de él debería 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.

A fin de evitar reconocimientos médicos innecesarios y retrasos en el flujo de entrada eficaz e ininterrumpido de las personas que llegan a un país, los reconocimientos médicos solo deberían realizarse cuando se recomiende o exija, en virtud de las normas de la Organización Mundial de la Salud, en las circunstancias y durante el periodo determinado por dicha Organización.

3.9 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían 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 debería exigirse declaración escrita para los equipajes acompañados de los pasajeros.

Las autoridades públicas solo deberían efectuar inspecciones de equipajes a fin de garantizar el cumplimiento de la legislación nacional. Cuando sea posible y los reglamentos y otras leyes lo permitan, podrá tomarse una declaración verbal en lugar de una declaración escrita.

3.9.1 Práctica recomendada. Siempre que sea posible, las autoridades públicas deberían suprimir la inspección de equipajes acompañados de los pasajeros a la salida, sin obviar por ello la posible necesidad de imponer medidas de seguridad apropiadas, preferiblemente mediante medios automáticos, para facilitar el examen.

Las autoridades públicas podrán suprimir las inspecciones de los equipajes de los pasajeros si la autoridad pública concluye que la supresión de tales inspecciones estaría en consonancia con la seguridad, salud pública y cualesquiera otras consideraciones relacionadas con el cumplimiento de la ley o los intereses públicos.

Son ejemplos de medios automáticos los rayos X, los detectores de metales, las máquinas olfativas u otros dispositivos técnicos o métodos que puedan sustituir una inspección física del equipaje.

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 debería hacerse normalmente por muestreo o selección.

Cuando no puedan suprimirse las inspecciones de los equipajes, las autoridades públicas deberían efectuar solo inspecciones de equipajes de forma selectiva siempre que sea posible y la legislación nacional lo permita, utilizando técnicas de gestión de riesgos tales como las descritas en la norma 1.11.

Cuando sea posible, las inspecciones de equipajes también deberían realizarse utilizando técnicas modernas de inspección, como el escaneado y/o el uso de perros detectores. El Capítulo 1 sobre viajeros del Anexo Específico J del Convenio de Kyoto revisado establece las normas básicas relativas al trato de los pasajeros.

3.10 Norma. Un pasaporte o un documento de identidad expedido de conformidad con los convenios pertinentes de la OIT o, si no, un documento de identidad para gente de mar válido y debidamente reconocido será el documento básico que facilite a las autoridades públicas los datos sobre cada uno de los tripulantes, a la llegada o salida de los buques.

La información contenida en un documento de identidad de personal marítimo válido o un pasaporte será la información básica facilitada a las autoridades públicas. Las autoridades públicas podrán solicitar información adicional, cuando sea necesario para determinar la admisibilidad, y también podrán exigir un pasaporte y visado válidos si así lo dispone la legislación nacional.

3.10.1 Norma. En el documento de identidad para gente de mar las autoridades públicas no exigirán más que los datos siguientes:

- apellido(s);
- nombre(s);
- género;
- fecha y lugar de nacimiento;
- nacionalidad;
- particularidades físicas;
- fotografía de identidad (autenticada);
- firma;
- fecha de expiración (si procede);
- autoridad pública que ha expedido el documento.

3.10.2 Norma. Cuando la gente de mar 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 para gente de mar válido, en lugar del pasaporte, cuando este garantice a su titular la readmisión en el país que lo ha expedido.

En los casos en que un marino viaje como pasajero para prestar servicio a bordo de otro buque, o su contrato termine y vaya a regresar a su país, las autoridades públicas aceptarán su documento de identidad a efectos de viaje y readmisión en el país donde se expidió dicho documento, cuando la legislación nacional donde se encuentre el marino lo permita. Esto no excluye el deber de poseer un pasaporte y el correspondiente visado si la legislación nacional así lo dispone.

3.10.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deberían exigir normalmente a los tripulantes la presentación de documentos de identidad individuales ni datos complementarios del documento de identidad para gente de mar que no sean los que figuran en la lista de tripulantes.

En muchos buques, el capitán u otro oficial del buque debidamente autorizado guardan los documentos de viaje de sus tripulantes en un lugar seguro. Existen varias razones que justifican esta práctica, entre las cuales se encuentra evitar que la tripulación abandone el buque mientras esté de permiso de tierra. Como resultado de esto, frecuentemente la tripulación solo tiene acceso a sus documentos en presencia del capitán del buque, si bien en algunos casos los tripulantes necesitan sus documentos a efectos de identificación cuando disfrutan de permiso de tierra. En tales casos, puede expedirse una tarjeta de identidad suplementaria al documento de identidad del marino, quien la mantendrá en su posesión.

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

3.11 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, y/o la administración portuaria, deberían tomar las medidas oportunas para que fluya bien el tráfico portuario y quepa despachar rápidamente a los pasajeros, tripulantes y equipajes y deberían habilitar personal suficiente y comprobar que hay instalaciones adecuadas, prestando atención especial a los medios de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de medios mecanizados) hasta los puntos en que los pasajeros sufren frecuentemente retrasos. Cuando sea necesario, deberían 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 deberían ser flexibles y capaces de ampliación para adaptarse a mayores medidas de protección cuando se apliquen niveles de protección más elevados.

Las autoridades públicas, los propietarios de buques y las autoridades portuarias deberían tener presentes los niveles de seguridad tal como se estipulan en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían:

- a) con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, adoptar medidas apropiadas para establecer, entre otras cosas:
 - 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; y
 - iii) que se dispone de instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o discapacitados;
- b) asegurarse de que las autoridades portuarias tomen todas las medidas necesarias para:
 - i) habilitar accesos fáciles y rápidos para los pasajeros y sus equipajes a y desde los medios de transporte locales; y
 - 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, deberían considerar la posibilidad de introducir el sistema de doble circuito⁸ para el despacho de pasajeros con su equipaje y vehículos privados de carretera.

⁸ Véase la Práctica recomendada 6 del capítulo 1 del anexo específico del Convenio de Kyoto revisado (1999) y sus Directrices.

Quando sea viable desde el punto de vista operativo, las autoridades públicas deberían considerar la posibilidad de implantar un sistema de doble circuito para el despacho de los pasajeros y sus equipajes. Este sistema puede facilitar el flujo del tráfico de pasajeros en los puertos marítimos internacionales sin menoscabar la eficacia de los sistemas de control aduanero. Cada canal debería marcarse de forma clara y distintiva a fin de que los pasajeros puedan elegir fácilmente uno de ellos.

3.12 Norma. Las autoridades públicas exigirán 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 incluir:

- 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 a 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; y
- 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 deberían consignarse en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paterno y materno, el paterno debería preceder al materno. En el caso de las mujeres casadas, cuando se hace uso del apellido paterno del marido y de la mujer, el del marido debería preceder al de la mujer.

Si se utiliza un modelo normalizado para la indexación de nombres, puede facilitarse el despacho de los pasajeros y la tripulación. El uso de los apellidos en primer lugar, empezando por el apellido paterno, en los casos en que se utilicen apellidos múltiples, facilita a las autoridades de inspección la localización de personas en las listas de pasajeros y tripulantes.

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.

Las autoridades públicas adoptarán las medidas pertinentes respecto de las personas para verificar su admisibilidad de forma que se facilite el desembarco oportuno de tales personas. Dicha verificación podrá tener lugar a bordo de un buque o en una instalación designada en tierra.

3.15 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deberían imponer sanciones desproporcionadas o poco razonables 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.

Por la misma razón de que, en general, el propietario de un buque o la tripulación no podrá verificar la validez ni autenticidad de los documentos de viaje, no sería razonable imponer sanciones o multas en dicho caso. Por otra parte, puede preverse que el propietario de un buque o su tripulación evalúe las formalidades normales para la entrada en el país de destino, como la posesión de un pasaporte o de un visado válido.

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

A fin de evitar situaciones en que los pasajeros no sean admisibles en un Estado porque la documentación esté incompleta, los propietarios de buques no deberían aceptar a pasajeros que no tengan la documentación o autorización adecuada para entrar en el Estado siguiente con arreglo a la legislación nacional de ese Estado.

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

3.15.3 Práctica recomendada. Para que sean utilizadas en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, con objeto de facilitar y agilizar el tráfico marítimo internacional, las autoridades públicas deberían establecer o, cuando el asunto no entre en su jurisdicción, recomendar 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 discapacitados*

3.16 Práctica recomendada. Deberían adoptarse medidas a fin de garantizar 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 debería haber puntos reservados para dejar y recoger a los pasajeros discapacitados o de edad avanzada. Dichos puntos deberían estar indicados claramente con las señales adecuadas. No debería haber obstáculos en las rutas de acceso.

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

3.19 Práctica recomendada. Se debería 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 discapacitados en condiciones de seguridad.

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

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

Las autoridades públicas notificarán por medios electrónicos a un buque dedicado a cruceros si las autoridades sanitarias no prevén la necesidad de poner al buque en cuarentena a su llegada.

Esta norma no significa que se excluya el uso de otros medios apropiados de comunicación en caso de que no se disponga de medios electrónicos.

3.21 Práctica recomendada. A los buques dedicados a cruceros solo se les debería exigir 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 solo se les exigirá la Declaración de provisiones del buque y la Declaración de efectos de la tripulación del primer puerto de llegada de un Estado.

A fin de evitar retrasos innecesarios en los puertos de escala siguientes del mismo país, las autoridades públicas no exigirán la declaración general, la lista de pasajeros, la lista de la tripulación, la declaración de provisiones del buque ni la declaración de efectos de la tripulación cuando ya se haya facilitado la información a ese país en el mismo viaje.

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

Los pasajeros en crucero son responsables de guardar sus documentos de viaje. El capitán del buque no debería responsabilizarse de la custodia de los documentos.

3.24 Práctica recomendada. Cuando un buque dedicado a cruceros permanezca en un puerto cualquiera comprendido en el territorio de un Gobierno Contratante durante menos de 72 horas, los pasajeros en crucero solo necesitarían visados en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas.

Con esta práctica recomendada se pretende que los Estados Contratantes puedan expedir a dichos pasajeros, o aceptar de ellos a la llegada, algún tipo de documento que indique que tienen permiso para entrar en el territorio.

A reserva de lo que disponga la legislación nacional del Estado donde se encuentre el pasajero, las autoridades públicas podrán optar por no exigir que los pasajeros en crucero tengan un visado para hacer escala en los puertos donde la estancia sea inferior a 72 horas dentro del territorio del Gobierno Contratante.

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

Dependiendo del programa de los buques de crucero, las autoridades públicas deberían asegurarse de que el despacho de los pasajeros comience lo antes posible. Cuando proceda, las autoridades públicas deberían coordinar sus actividades de control y efectuarlas al mismo tiempo.

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.

Normalmente, los controles de inmigración para los pasajeros en crucero pueden realizarse a partir de la información incluida en la lista de pasajeros, siempre que esta lista incluya la información sobre la identidad de los pasajeros. Los controles de inmigración para los pasajeros en crucero solo deberían realizarse excepcionalmente en presencia de estos.

3.27 Norma. Si un buque dedicado a cruceros hace escala consecutivamente en varios puertos del mismo Estado, sus pasajeros, por regla general, solo 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 debería efectuarse, de ser posible, a bordo y antes de arribar al puerto de desembarco.

De ser posible, las autoridades públicas del Estado receptor tendrán acceso al buque que llegue antes de que zarpe con rumbo al puerto de destino o mientras se dirija a dicho puerto, y comenzarán el despacho de los pasajeros antes de la llegada.

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

Sin perjuicio de la legislación nacional, los pasajeros en crucero que desembarcan en un puerto y vuelven a subir al mismo buque en otro puerto del mismo país, no deberían perder su consideración de pasajeros en crucero.

3.30 Práctica recomendada. La Declaración marítima de sanidad debería ser el único control sanitario de los pasajeros en crucero.

Cuando no sea necesaria ninguna medida sanitaria especial como, por ejemplo, las mencionadas en la práctica recomendada 3.8, las formalidades de control sanitario deberían limitarse lo máximo posible. Cuando no sea posible la exención total de las formalidades sanitarias, estas deberían limitarse a la utilización de la Declaración Marítima de Sanidad, la cual es uno de los documentos previstos en la norma 2.1.

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

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

Normalmente, los efectos personales de los pasajeros en crucero pueden declararse verbalmente al servicio de aduanas. También es posible que una terminal de cruceros esté equipada con el sistema de doble circuito mencionado en la práctica recomendada 3.11.2.

Los efectos personales de los pasajeros están exentos del pago de impuestos y recargos en la mayoría de los países. En el caso de mercancías sujetas a impuestos altos, como el alcohol y el tabaco, se concederá una exención hasta cierto límite. Con respecto a las cantidades adicionales, muchos países habilitarán un procedimiento simplificado en lugar de una declaración normal.⁹

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

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

3.35 No se utiliza.

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 en circunstancias extraordinarias determinadas por las autoridades públicas pertinentes.

Los pasajeros en tránsito que no desembarquen del buque durante la permanencia en puerto normalmente no tendrán contacto con el país de tránsito ni sus habitantes. Toda formalidad exigida por las autoridades públicas que no esté relacionada con la salud ni la seguridad podría considerarse innecesaria y superflua.

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

Los pasajeros en tránsito recibirán el mismo trato respecto del control de documentos que los pasajeros que no estén en tránsito, y estarán sujetos a inspección por las autoridades públicas si así lo dispone la legislación nacional.

3.38 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que partan en él, no se les debería exigir rellenar tarjeta de embarco o desembarco.

A los pasajeros en tránsito no se les debería exigir que rellenaran tarjetas de embarco o desembarco, siempre que permanezcan a bordo del buque y estén debidamente inscritos en la lista de pasajeros.

⁹ Véase el capítulo 1 del Anexo Específico J del Convenio de Kyoto revisado.

3.39 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque se les debería conceder normalmente permiso temporal para desembarcar durante la permanencia del buque en puerto, si así lo desean, a reserva de los requisitos sobre admisibilidad y visado de las autoridades públicas.

A los pasajeros que sigan a bordo del buque entre puertos, independientemente de que sean o no pasajeros en tránsito, se les debería conceder un permiso temporal para desembarcar en los puertos de escala de sus itinerarios siempre que dispongan de los documentos de viaje correctos con arreglo a la legislación nacional.

3.40 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no deberían estar 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 debería exigir normalmente que presenten por escrito una declaración de aduanas.

Normalmente, los pasajeros en tránsito no importan ni dejan mercancías en el país de tránsito. Por esa razón, la presentación por escrito de una declaración de aduanas no añadiría ningún valor al control aduanero normal. En caso de ser necesario, el servicio de aduanas podría preguntar a los pasajeros si tienen mercancías que excedan de las cantidades y valores exentos de gravámenes aduaneros. Con respecto a estas mercancías, podrían exigirse formalidades distintas, las cuales deberían ser lo más sencillas posible.

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 deberían gozar de las mismas facilidades que los pasajeros que lleguen y salgan en un mismo buque en el mismo puerto.

Esta práctica recomendada está destinada a los pasajeros que viajan del puerto de llegada al puerto de salida por otro medio de transporte en el mismo país. Los pasajeros podrían viajar, por ejemplo, en autobús para ver los lugares de interés del país de llegada. Las formalidades aplicables a estos pasajeros no deberían ser más complejas que las de los pasajeros que lleguen al país y salgan de él utilizando el mismo puerto y realicen excursiones similares.

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, debería gozar 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 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 razones para negarse a conceder permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos. El permiso de tierra se autorizará de manera tal

que excluya cualquier discriminación por razón de nacionalidad, raza, color, género, religión, opinión política u origen social, e independientemente del Estado de abanderamiento del buque en el que estén empleados, contratados o trabajen.

A reserva de lo que disponga la legislación nacional del Estado donde se encuentre el tripulante, las autoridades públicas podrán permitir que un tripulante desembarque mientras que el buque en el que llegó permanezca en puerto. Esto no excluye que el propietario del buque deba notificar los tripulantes que hayan desaparecido después de ser autorizados a desembarcar temporalmente. El propietario del buque sigue siendo responsable de los tripulantes que hayan sido autorizados a desembarcar temporalmente.

3.44bis Norma. En todos los casos en que se haya denegado el permiso en tierra, las autoridades públicas pertinentes comunicarán los motivos alegados para dicha denegación al marino interesado y al capitán. Si estos lo solicitan, tales motivos se proporcionarán por escrito.

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 debería ser uno de los mencionados en la norma 3.10.

Las normas 3.45 y 3.47 y las prácticas recomendadas 3.46 y 3.48 tienen como finalidad que se conceda permiso de tierra a los tripulantes con unas formalidades mínimas. En el caso del permiso de tierra, la exigencia de llevar solo un documento de identidad de marino válido o un pasaporte debería ser suficiente a tal fin.

3.49 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían proporcionar 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 un propietario de buques o un consignatario acreditado, las autoridades públicas, tras haber considerado satisfactoriamente los requisitos anteriores a la llegada que procedan, normalmente deberían autorizar al buque a dirigirse directamente a su atracadero eximiéndole de otras formalidades ordinarias de inmigración, a menos que las autoridades públicas dispongan de otra manera.

Capítulo 4 – Polizones

A. Principios generales

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

Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, y la legislación nacional pertinente.¹⁰

Las normas y prácticas recomendadas en el presente capítulo se aplicarán de conformidad con los principios internacionales de protección de los derechos humanos dispuestos en los distintos convenios internacionales.

Conforme a lo establecido en la Convención de 1951 y el Protocolo de 1967 de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, ningún Estado Contratante podrá, por expulsión o devolución, poner en modo alguno a un refugiado en las fronteras de territorios donde su vida o su libertad peligre por causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social o de sus opiniones políticas (artículo 33.1). El principio de no devolución no solo prohíbe la expulsión de refugiados a su país de origen, sino a todo país donde puedan ser objeto de persecución.

También son pertinentes los artículos 6 y 7 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966. Otro convenio internacional sobre los derechos humanos que podría ser pertinente en los casos de polizonaje es la Convención de las Naciones Unidas Contra la Tortura y Otros Tratos o Penas Crueles, Inhumanos o Degradantes de 1984. Según lo estipulado en dicha convención, ningún Estado procederá a la expulsión, devolución o extradición de una persona a otro Estado cuando haya razones fundadas para creer que estaría en peligro de ser sometida a tortura.

Las reglas establecidas en el capítulo 4 acerca de los polizones se han elaborado de tal manera que permiten a los Gobiernos Contratantes cierta flexibilidad en la aplicación de las normas y prácticas recomendadas que se recogen en él. El Convenio de facilitación proporciona, en buena medida, libertad a los Gobiernos Contratantes en la aplicación de las reglas. Los Gobiernos Contratantes están obligados a ejercer esa flexibilidad, cuando proceda, a fin de garantizar que no se contravienen los principios establecidos en los convenios internacionales sobre derechos humanos.

En la norma 4.1 también se da a entender que se hará caso omiso de las normas establecidas en el Convenio de facilitación si, contra todo pronóstico, surge una situación en la que, a pesar de la flexibilidad de las reglas, el texto es incompatible con los principios internacionales sobre la protección establecidos en los convenios internacionales.

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

La norma 4.2 es la disposición fundamental del capítulo 4 en lo que respecta a los polizones. En dicha norma se estipula la obligación de todas las partes interesadas de cooperar a fin de prevenir los casos de polizonaje y, en el caso de que haya causado polizonaje, la de resolverlos. La responsabilidad compartida entre todas las partes interesadas continúa hasta que se produce la devolución o repatriación del polizón, lo cual ha de realizarse lo más rápidamente posible.

¹⁰ Asimismo, las autoridades públicas pueden estimar conveniente tomar en consideración las conclusiones del Comité ejecutivo del ACNUR sobre los polizones que solicitan asilo (1988, No. 53 (XXXIX)).

Todas las disposiciones establecidas en el capítulo 4 se deberán aplicar tomando en consideración la obligación general de cooperar dispuesta en la norma 4.2.

B. Medidas preventivas

4.3 Medidas preventivas buque/puerto

4.3.1 Autoridades portuarias/de terminales

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

En la norma se estipulan las obligaciones de los Estados rectores de puertos en colaboración con los usuarios de los mismos (buques, manipuladores de cargas, autoridades portuarias, etc.) a fin de establecer los procedimientos necesarios para evitar que las personas intenten embarcarse clandestinamente a bordo de los buques. Al adoptar estas medidas, debería tomarse en consideración el riesgo de que en los puertos en cuestión se den casos de polizonaje, teniendo en cuenta, entre otras cosas, el tamaño del puerto y los tipos de carga que se manipulan. Al adoptar estas medidas, deberán utilizarse la tecnología moderna y la gestión de riesgos. Véanse la norma 1.11 y la práctica recomendada 1.3.

Se pueden encontrar orientaciones acerca de lo que se puede incluir en "infraestructura y procedimientos operacionales y de seguridad necesarios" en las resoluciones idénticas de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99): "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje".

También pueden encontrarse conclusiones y observaciones pertinentes en el documento FAL 42/10/1,¹¹ en el que se incluyeron las conclusiones y recomendaciones acordadas en los seminarios regionales sobre polizones celebrados en Durban y en Abidján en 2014, y en el seminario de Camerún en 2018.

4.3.1.2 Práctica recomendada. Las disposiciones operacionales y/o los planes de protección de la instalación portuaria deberían como mínimo ser equivalentes a los que se indican en el texto pertinente del párrafo B/16 del Código PBIP.

Es recomendable que las disposiciones operacionales y/o los planes de protección se elaboren en colaboración con todas las partes interesadas, incluidas las autoridades públicas, propietarios de buques y entidades en tierra.

Una evaluación de la protección de la instalación portuaria, tal como se describe en la parte B/15 del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), debería utilizarse para identificar y evaluar todas las posibles amenazas o puntos débiles del puerto/terminal incluyendo, si bien la enumeración no es exhaustiva, los accesos o utilización de la instalación de manera no autorizada, tal como puede ser la presencia de polizones o las tentativas de polizonaje.

¹¹ <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Stowaways/Pages/Default.aspx>.

De conformidad con el Código PBIP, cada instalación portuaria ha de elaborar y mantener un plan de protección de la instalación portuaria adecuado para la interfaz buque-puerto. En el plan se han de adoptar disposiciones para los tres niveles de protección, tal como se define en el Código. Adicionalmente, el plan debería, como mínimo:

- .1 exponer detalladamente la organización de la protección de la instalación portuaria;*
- .2 exponer detalladamente los enlaces de la organización con otras autoridades competentes y la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de la organización y de sus enlaces con otras partes, incluidos los buques que se hallen en el puerto;*
- .3 exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1;*
- .4 exponer detalladamente las medidas adicionales de protección que harán posible que la instalación portuaria pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;*
- .5 prever revisiones o auditorías periódicas del plan, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y*
- .6 exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.*

4.3.2 Propietario/capitán

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

Los propietarios y capitanes de buques y otras personas responsables deberían adoptar medidas específicas de protección que impidan que los polizones suban a bordo de sus buques. Estas medidas de protección pueden formar parte del plan de protección del buque conforme al Código PBIP y deberían al menos ser equivalentes a las que figuran en el texto pertinente del párrafo B/9 del Código PBIP. Véase la práctica recomendada 4.3.2.2.

También pueden encontrarse orientaciones y observaciones pertinentes en las resoluciones de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99), y en los documentos FAL 39/6 y FAL 39/6/1, proporcionándose las referencias completas en las notas explicativas correspondientes a la norma 4.3.1.1.

4.3.2.2 Práctica recomendada. Al hacer escala y durante la permanencia del buque en un puerto donde exista riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las disposiciones operacionales y/o los planes de protección del buque deberían ser equivalentes, como mínimo, a los que se indican en el texto pertinente del párrafo B/9 del Código PBIP.

Una evaluación de la protección del buque debería comprender todas las amenazas posibles, abarcando el acceso o el uso no autorizado, tal como la presencia de polizones.

El plan de protección del buque debería determinar, entre otras cosas, las medidas de protección que abarquen todos los medios de acceso al buque, y con respecto a cada uno de estos, determinar los lugares adecuados donde deberían aplicarse restricciones o prohibiciones de acceso. También deberían determinarse los medios de identificación necesarios para permitir el acceso al buque y para permitir la permanencia en el buque de las personas sin que tengan que ser objeto de control permanente. El plan de protección del buque también debería determinar la frecuencia en la que se ponen en marcha los controles de acceso. En el párrafo B/9 se disponen pormenores adicionales acerca de la aplicación de estas medidas en relación con cada nivel de protección.

También pueden encontrarse orientaciones pertinentes en relación con los polizones en las resoluciones de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99), y en el documento FAL 42/10/1,¹² con respecto al cual se hacen referencias plenas en las notas explicativas relativas a la norma 4.3.1.1.

4.3.2.3 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, excepto los buques de pasaje, se sometan a una inspección minuciosa, antes de salir de un puerto donde exista riesgo de embarco de polizones, de conformidad con un plan o programa específico que conceda prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse, teniendo en cuenta el tipo específico de buque y sus operaciones. No se utilizarán métodos de búsqueda que puedan causar daño a los polizones ocultos.

Cuando se realicen inspecciones minuciosas de polizones en un buque, se debería cumplir lo dispuesto en los instrumentos existentes de la OMI, tales como el Código PBIP o el Código IGS. La salud del posible polizón se tendrá en cuenta siempre al determinar la forma de realizar la inspección.

También pueden encontrarse orientaciones pertinentes en las resoluciones de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99), y en el documento FAL 42/10/1,¹³ con respecto al cual se hacen referencias plenas en las notas explicativas relativas a la norma 4.3.1.1.

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

La tripulación se asegurará de que no haya polizones en las zonas del buque que vayan a precintarse o fumigarse para evitar que los polizones sufran lesiones corporales.

También pueden encontrarse orientaciones pertinentes en las resoluciones de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99), y en el documento FAL 42/10/1,¹⁴ con respecto al cual se hacen referencias plenas en las notas explicativas relativas a la Norma 4.3.1.1.

¹² <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Stowaways/Pages/Default.aspx>.

¹³ <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Stowaways/Pages/Default.aspx>.

¹⁴ <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Stowaways/Pages/Default.aspx>.

4.3.3 Sanciones nacionales

4.3.3.1 Norma. Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes incorporarán en su legislación nacional bases jurídicas que les permitan enjuiciar a los polizones, polizones frustrados y personas o compañías que ayuden a los polizones o a los polizones frustrados con el fin de facilitar su acceso a la zona portuaria, al buque, a la carga o a los contenedores de carga.

Esta disposición permite que cada Gobierno Contratante decida cómo enjuiciar a los polizones, polizones frustrados y personas que ayuden a los polizones. Por lo general, no se considerará apropiado enjuiciar a los polizones que, en opinión de las autoridades, tengan un temor justificado de ser perseguidos por motivos de raza, religión o ideas políticas.

C. Tratamiento del polizón mientras se halle a bordo

4.4 Principios generales – Tratamiento humanitario

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

Cuando se descubran polizones a bordo de un buque, la tripulación los tratará de forma respetuosa y con arreglo a las normas y principios humanitarios internacionales. Si bien este es el principio básico, el capitán del buque y los tripulantes también tomarán en consideración la seguridad del buque, su tripulación y, cuando sea posible, la carga.

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

Los Gobiernos Contratantes podrán, sin comprometer la protección de los tripulantes ni la del buque, incluir en las medidas de seguridad mencionadas en la norma 4.3.2.1 las prescripciones de esta norma 4.4.2 relativas a la protección de los polizones que se encuentren a bordo del buque.

4.5 Trabajo a bordo

4.5.1 Norma. No se permitirá a los polizones trabajar a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento y el suministro de provisiones a bordo.

El Gobierno Contratante se asegurará de que no se permita a los polizones trabajar a bordo del buque, excepto en las situaciones mencionadas en la norma. La Norma 4.5.1 no excluye por lo general la posibilidad de que los polizones puedan colaborar en el trabajo a bordo, de manera voluntaria.

4.6 Investigación y notificación por parte del capitán

4.6.1 Norma. Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes adopten medidas factibles para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía, y

el puerto de embarco del polizón, y notifiquen la existencia de este y todos los pormenores a las autoridades públicas del primer puerto de escala previsto. Esta información también se facilitará al propietario del buque, a las autoridades públicas del puerto de embarco, del Estado de abanderamiento y, si es necesario, de los puertos de escala siguientes.

Determinar la identidad de los polizones es, en última instancia, responsabilidad de las autoridades públicas. No obstante, los capitanes de los buques deberían hacer todo lo que esté a su alcance a fin de obtener tanta información como sea posible acerca de la identidad del polizón, puesto que, por lo general, son los primeros en tener contacto con este. Si se determina la identidad y la nacionalidad del polizón en una fase temprana, y se facilitan estos datos a las autoridades públicas del primer puerto de escala previsto, dichas autoridades tendrán tiempo de prepararse para la llegada del polizón. Para recopilar la información, el capitán del buque debería utilizar el impreso que figura en el apéndice 2 del Convenio, como se indica en la Práctica recomendada 4.6.2. El capitán del buque debería intentar recopilar la mayor cantidad posible de información acerca de la identidad y la nacionalidad del polizón, y debería facilitar esta información a las autoridades mencionadas en la presente norma.

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

Si se utiliza el impreso que figura en el apéndice 2 del anexo del Convenio de facilitación, se simplificará la labor del capitán del buque. El impreso contiene datos del buque, los datos personales del polizón y otros datos como el método de embarco, un inventario de los bienes del polizón y una declaración del polizón (texto libre).

Se debería transmitir el documento a las partes señaladas en la Norma 4.6.1.

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

Es responsabilidad de los Gobiernos Contratantes pedir a los capitanes que traten las declaraciones de los polizones, mediante las que se declaren refugiados o den a conocer su intención de solicitar asilo, de forma confidencial, en la medida necesaria en razón de la seguridad del polizón.

En particular, no se ha de compartir con las autoridades del país de origen o de residencia habitual del polizón su declaración o manifestación de intenciones.

4.7 Notificación a la Organización Marítima Internacional

4.7.1 Norma. Las autoridades públicas informarán de todos los casos de polizonaje de los que tengan conocimiento al Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

Las autoridades públicas de los Gobiernos Contratantes informarán semestralmente de todos los casos de polizonaje al Secretario General de la Organización Marítima Internacional. Dicha notificación debería realizarse en un formato acordado para este fin, en el que se recoja la información que figura a continuación:

- nombre del buque;
- tipo;
- pabellón;
- arqueo bruto;
- número IMO;
- hora y lugar del descubrimiento;
- hora y lugar del embarco (de ser posible);
- hora y lugar del desembarco;
- hora y lugar de los intentos de desembarco;
- nacionalidad de los polizones (de ser posible);
- documentación (sí o no); y
- número de personas que solicitan asilo.

D. Desvío de la travesía prevista

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

- las autoridades públicas del Estado hacia cuyo puerto se dirige el buque tras desviar su travesía hayan concedido permiso para desembarcar a los polizones; o
- la repatriación se haya organizado en otro lugar, contando con la suficiente documentación y con un permiso de desembarco; o
- lo justifiquen razones relativas a la protección, seguridad, salud o de carácter humanitario; o
- los intentos de desembarco en otros puertos de la travesía prevista han fracasado y es necesario desviarse a fin de impedir que el polizón permanezca a bordo durante un periodo de tiempo considerable.

En principio, los capitanes de los buques no se apartarán de la travesía prevista a los fines de desembarcar a los polizones descubiertos a bordo del buque después de que este haya salido de las aguas territoriales del Estado donde embarcaron los polizones.

Los capitanes de los buques podrán adoptar otras decisiones en los casos mencionados en 4.8.

El buque podrá apartarse de la travesía prevista cuando las autoridades públicas del Estado hacia cuyo puerto tiene previsto dirigirse el buque tras desviar su travesía hayan concedido permiso.

También se permitirá al buque apartarse de su travesía prevista cuando lo justifiquen razones atenuantes de seguridad o de salud, por ejemplo, en caso de que la permanencia del polizón a bordo tenga como consecuencia un grave riesgo para la seguridad, o represente una seria amenaza para la salud del polizón y/o de la tripulación, o para la seguridad operacional del buque.

Además, se permite al buque apartarse de la travesía prevista por razones de carácter humanitario, cuando la permanencia del polizón a bordo pudiera dar lugar a una situación que contraviniese los principios humanitarios. El buque deberá

apartarse de la travesía prevista, si procede, a fin de evitar contravenir los principios internacionales de protección establecidos en los instrumentos internacionales, tales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 1951, y sus disposiciones en relación con el trato que se ha de otorgar a los refugiados.

E. Desembarco y retorno de un polizón

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

4.9.1 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, decidirán, de conformidad con la legislación nacional, si pueden admitir al polizón en dicho Estado y harán todo lo posible para colaborar con las partes interesadas en la solución de la situación.

Una de las cuestiones más importantes en lo que respecta a la resolución de los casos de polizonaje es el rápido desembarco de los polizones.

Las autoridades públicas decidirán si pueden admitir al polizón en dicho Estado. Adoptarán la decisión de conformidad con la legislación nacional al respecto, tal como puede ser la legislación sobre la admisibilidad en el territorio y la legislación sobre extranjeros. Si el polizón solicita asilo, las autoridades públicas procesarán su solicitud con arreglo a la legislación nacional y otros instrumentos internacionales pertinentes, por ejemplo, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 1951 y el Protocolo de 1967 en relación con el Estatuto de los refugiados.

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

Si el polizón dispone de documentos de viaje válidos, las autoridades están obligadas a autorizar el desembarco cuando se hayan adoptado las medidas oportunas para su regreso o repatriación y se hayan cumplido todos los requisitos relativos al tránsito, o cuando las autoridades tengan la seguridad de que se adoptarán dichas medidas. Hasta que tenga lugar la salida efectiva del polizón, y de forma conforme a lo establecido en la legislación nacional, las autoridades podrán decidir trasladar al polizón desde el buque a un sitio donde permanezca bajo su custodia o a otro sitio de recepción. Conceder al polizón permiso para desembarcar no afecta a la decisión acerca de la admisibilidad de este en el territorio del Estado en cuestión.

4.9.3 Norma. Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, autorizarán su desembarco siempre que tengan la certeza de que ellas o el propietario del buque podrán obtener documentos de viaje válidos, tomar las medidas oportunas para la repatriación del polizón y cumplir todos los requisitos relativos al tránsito. Además, las autoridades públicas deberán considerar favorablemente la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón en casos en que sea difícil que permanezca en el buque o en que existan otros factores que impidan que permanezca en dicho buque. Entre tales factores pueden incluirse, aunque su enumeración no sea exhaustiva, los siguientes:

- que el caso no se haya resuelto en el momento en que el buque salga del puerto; o

- **que la presencia del polizón a bordo pueda poner en peligro la seguridad operacional del buque, la salud de la tripulación o del polizón mismo.**

En el caso de que el polizón no disponga de documentos de viaje válidos, pero las autoridades públicas tengan la certeza de que el propietario del buque o ellas mismas obtendrán estos documentos, y que se cumplirán todas las formalidades relacionadas con el retorno o la repatriación del polizón, dichas autoridades permitirán el desembarco, cuando proceda, y de conformidad con la legislación nacional. Según lo establecido en la Norma 4.9.2, las autoridades públicas podrán decidir trasladar al polizón bajo su custodia hasta el momento de su regreso. Esta decisión no afecta a la decisión acerca de la admisibilidad del polizón.

En casos en que sea difícil que el polizón prosiga viaje en el buque en que llegó o en que existan otros factores que impidan que prosiga viaje en dicho buque, las autoridades públicas deberán considerar favorablemente la posibilidad de autorizar el desembarco del polizón. En la Norma 4.9.3 se mencionan dos ejemplos de tales situaciones. Una es que el desembarco debería contemplarse de manera favorable si el caso no se ha resuelto en el momento en que el buque salga del puerto. Esto normalmente será el caso cuando el polizón solicita la condición de refugiado. El otro ejemplo es cuando la presencia continua del polizón a bordo pudiera crear peligro.

En estos casos, la decisión de autorizar el desembarco del polizón no afectará a la responsabilidad del propietario del buque de retirar al polizón del territorio del Estado en cuestión. El permitir el desembarco en estos casos tampoco afecta a la decisión acerca de la admisibilidad del polizón en el territorio de ese Estado.

Debería tenerse presente que esta norma no se limita únicamente a estas dos situaciones.

4.10 Puertos de escala siguientes

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

Si no se puede efectuar el desembarco en el primer puerto de escala previsto, la obligación de colaborar con el capitán del buque en lo que respecta al desembarco del polizón pasa a las autoridades de los puertos de escala siguientes. Si las autoridades de un puerto de escala anterior no han cumplido con las obligaciones establecidas en las reglas, esto no limita las obligaciones de las siguientes autoridades portuarias.

4.11 Estado de la nacionalidad o derecho de residencia

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

Las reglas reflejan el principio general del derecho internacional por el que todo Estado está obligado a recibir a sus propios nacionales.

4.11.2 Norma. Siempre que sea posible, las autoridades públicas ayudarán a establecer la identidad y nacionalidad o ciudadanía de los polizones que declaren que tienen nacionalidad de ese Estado o derecho de residencia en el mismo. Cuando sea posible, la embajada, el consulado u otra representación diplomática local del país de la nacionalidad del polizón tendrá que ayudar a verificar la nacionalidad del polizón y suministrar documentos de viaje de emergencia.

En caso de que el polizón no disponga de documentos de identidad válidos, el propietario del buque o sus representantes, en coordinación con las autoridades del puerto de escala, deberán establecer contacto lo antes posible con los representantes del país de residencia o de nacionalidad del polizón, a fin de obtener ayuda para determinar su identidad. Las autoridades del Estado del que el polizón declara ser nacional o en el que declara tener derecho de residencia están obligadas a prestar ayuda cuando proceda.

Si el polizón se declara solicitante de asilo o refugiado, no se establecerá contacto con las autoridades de su país de origen.

También pueden encontrarse orientaciones pertinentes en las resoluciones de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99), con respecto a las cuales se hace referencia en las notas explicativas relativas a la Norma 4.3.1.1.

4.12 Estado de embarco

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

Los polizones que no puedan ser admitidos por las autoridades de los puertos de escala del buque deberán, en principio, ser devueltos al Estado de embarco. Se podrán adoptar otras medidas si se tiene la certeza de que en otros Estados se autorizará la permanencia del polizón, o si el polizón declara que es solicitante de asilo o que tiene la consideración de refugiado. No obstante, el Estado de embarco está obligado a aceptar, para examinar su caso, a los polizones que sean devueltos a su territorio, si se ha determinado de modo satisfactorio que el polizón embarcó en un puerto de dicho Estado. Tras aceptar al polizón para examinar su caso, las autoridades del Estado de embarco no devolverán al polizón al país donde se haya establecido anteriormente que no podía ser admitido. Sin embargo, dichas autoridades podrán decidir, basándose en la legislación nacional, si se permitirá al polizón permanecer en su territorio o si habrá de ser repatriado a otro país.

También pueden encontrarse orientaciones pertinentes en las resoluciones de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99): "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje".

4.12.2 Norma. Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones frustrados embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas autorizarán su desembarco, y el de los polizones descubiertos a bordo mientras el buque se halle en sus aguas territoriales, o, si procede, con arreglo a la legislación nacional, en la zona correspondiente a la jurisdicción de los servicios de inmigración de dicho Estado. No

se impondrá ninguna sanción al propietario del buque ni se le exigirá el pago de ningún gasto ocasionado por la detención o la devolución de los polizones.

Si se descubre a un polizón frustrado antes de que el buque salga de las aguas territoriales, las autoridades públicas del puerto de embarco permitirán que el polizón desembarque cuando tengan la certeza de que este embarcó en un puerto en su territorio, sin que ello tenga ningún tipo de repercusión judicial o financiera para el propietario del buque. Si un Estado ejerce funciones en materia de inmigración en una zona más amplia que el mar territorial, deberá también permitir el desembarco si el buque se encuentra aún en esta zona. Se hace referencia al artículo 33 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en el que se establece que los Estados ribereños podrán tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos de inmigración, que se cometan en la zona contigua. Esta zona podrá extenderse hasta 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

También pueden encontrarse orientaciones pertinentes en las resoluciones de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99), con respecto a las cuales se hace referencia en las notas explicativas relativas a la Norma 4.3.1.1.

En relación con la diferencia entre "polizón" y "polizón frustrado", debería tenerse en cuenta que la distinción se establece en la definición del Convenio, dado que en muchos casos las personas se detectan cuando el buque todavía está en puerto. En diversos de estos casos, el capitán no pudo hacer que estas personas abandonaran el buque. Por tanto, se incluyó la expresión "polizón frustrado" para facilitar el desembarco de estas personas que se detectan cuando el buque está todavía en puerto.

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

Si es posible desembarcar a un polizón frustrado en el puerto donde embarcó, se han de aplicar las normas y directrices dispuestas de conformidad con los instrumentos internacionales, y en ningún caso será considerado o tratado como un miembro de la tripulación.

También pueden encontrarse orientaciones pertinentes en las resoluciones de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99), con respecto a las cuales se hace referencia en las notas explicativas relativas a la Norma 4.3.1.1.

4.13 El Estado de abanderamiento

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

- identificar al polizón y determinar su nacionalidad;**
- realizar las gestiones necesarias ante las autoridades públicas pertinentes y facilitar el desembarco del polizón en la primera oportunidad que se presente; y**

- **adoptar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón.**

Con este fin, se deberían enviar al Estado de abanderamiento copias de la misma información que se envía a las autoridades del puerto de escala siguiente, de manera que este pueda prestar asistencia en la resolución del caso.

El Estado de abanderamiento debería facilitar la asistencia exigida como cuestión prioritaria a fin de permitir que los polizones puedan ser retirados y repatriados lo antes posible. El Estado de abanderamiento debería elaborar y publicar directrices claras sobre los procedimientos que los propietarios de buques deberían seguir a fin de garantizar la asistencia inmediata del Estado de abanderamiento.

Se pueden encontrar orientaciones pertinentes en las resoluciones idénticas de la OMI FAL.13(42) y MSC.448(99): "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje".

4.14 Devolución de polizones

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

Si un polizón no dispone de documentos de viaje válidos, las autoridades públicas deberían expedir una carta explicativa para la devolución del polizón. Esta práctica se recomienda para la devolución del polizón tanto a bordo del propio buque como por cualquier otro medio de transporte. Al expedir la carta explicativa, las autoridades públicas divulgarán la información que poseen acerca de la identidad del polizón. Además, la carta explicativa da fe de la presencia del polizón en un puerto de escala y de la inadmisibilidad de este en el territorio del Estado que expide dicha carta. La carta explicativa proporcionará a las autoridades en los puntos de tránsito y/o en el punto de desembarco la información que puedan necesitar para permitir que el polizón prosiga su viaje hasta su destino final o para aceptar el desembarco del polizón, a fin de examinar su caso. Con este fin, en la carta explicativa se recogerá la información que figura a continuación, si bien la lista no es exhaustiva:

- *nombre;*
- *nombre del padre;*
- *sexo;*
- *edad;*
- *origen étnico;*
- *nacionalidad;*
- *documentos de que disponga el polizón;*
- *documentos anteriores;*
- *país de origen;*

- país de residencia;
- lugar y país de nacimiento;
- fecha de partida; y
- países atravesados.

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

Al devolver el polizón al Estado del que es ciudadano o al Estado en el que haya embarcado, o a un Estado que admita al polizón, las autoridades públicas del Estado en el que el polizón haya desembarcado deberían, en la medida de lo posible, colaborar con el Estado o Estados de tránsito posteriores. Si se facilita toda la información conocida sobre el polizón al Estado o Estados de tránsito, el proceso de repatriación se realizaría con rapidez, dado que permitiría al Estado o Estados de tránsito adoptar por adelantado los preparativos necesarios relacionados con el tránsito. El Estado o Estados de tránsito, de conformidad con su legislación nacional, deberían permitir que el polizón que regresa siguiendo las instrucciones del Estado de desembarco efectúe el tránsito a través de sus puertos o aeropuertos.

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

4.15 Gastos de devolución y mantenimiento de los polizones

4.15.1 Práctica recomendada. Por lo general, las autoridades públicas del Estado en que se haya efectuado el desembarco de un polizón, en la medida de lo posible, deberían informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón de los gastos incurridos en su detención y devolución y cualquier otro gasto adicional en concepto de documentación, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberían colaborar con el propietario del buque para mantener dichos gastos en un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos.

Les corresponde a los Gobiernos Contratantes establecer las reglas acerca del tipo de gastos y el plazo durante el cual se reembolsarán. No obstante, se debería informar lo antes posible al propietario del buque, a su agente o asegurador, acerca de esos gastos. Los aseguradores normalmente estarán representados por el corresponsal de un club de P e I. Además, las autoridades que permitieron el desembarco del polizón deberían ser conscientes de la posibilidad de mantener tales gastos a un nivel mínimo.

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

Las autoridades públicas de la jurisdicción donde se mantiene al polizón deberían mantener al mínimo los gastos de mantenimiento. En las diferentes jurisdicciones

existen sistemas distintos. En algunos se establece un plazo tras el cual el propietario del buque no es responsable de los gastos adicionales ocasionados por la detención. Por lo general, los propietarios del buque no deben sufragar los gastos de la detención, mientras las autoridades procesan una solicitud de asilo.

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

De acuerdo con la legislación nacional de algunos Estados, el transporte de polizones está prohibido. Si el capitán o el propietario de un buque pueden demostrar que se adoptaron medidas preventivas razonables para evitar el acceso de polizones, incluida la aplicación de medidas conformes con las secciones pertinentes de la parte B del Código PBIP, esos Estados considerarán, con arreglo a su legislación nacional, la posibilidad de atenuar las sanciones impuestas al capitán o propietario del buque y, preferentemente, de retirar la acusación.

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

Al igual que en la norma 4.15.3, las autoridades públicas deberían considerar la posibilidad de atenuar cualesquiera otras cargas conforme a su legislación nacional, que sean aplicables a los propietarios de buques, cuando se descubran polizones a bordo de sus buques.

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

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

Las disposiciones del presente capítulo se refieren a la llegada y salida de la carga. Las autoridades públicas encargadas de la carga son fundamentalmente el servicio de aduanas, así como las autoridades veterinarias y fitosanitarias. Las explicaciones que figuran en el presente capítulo se refieren, por tanto, a estas autoridades, aunque esto no excluye a otras autoridades públicas competentes.

A. Disposiciones generales

5.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques, las autoridades portuarias y las instalaciones y terminales portuarias deberían adoptar las medidas oportunas para garantizar que se reduce al mínimo el tiempo de permanencia en puerto, y con este fin deberían 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 protección. También deberían 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.

"El tiempo es oro" es uno de los principios básicos del comercio en la actualidad, y especialmente en el sector marítimo es sumamente importante evitar demoras. Para mover con rapidez la carga, muchos puertos han introducido zonas especiales para buques portacontenedores, petroleros, mineraleros, quimiqueros y otros cargamentos a granel. La segregación de los distintos tipos de carga ha demostrado ser un método eficaz para agilizar el paso de las mercancías por el puerto. Una buena coordinación dentro del sector, y la consiguiente cooperación con las autoridades públicas y portuarias en lo que respecta a la necesidad de contar con instalaciones adecuadas en los puertos también contribuye a reducir al mínimo la estancia en puerto. Esto dependerá del volumen de buques, pasajeros y carga. Las autoridades públicas tienen que disponer del personal necesario y haber habilitado procedimientos eficaces y otros medios, incluido un horario de trabajo que respete el principio propio del transporte marítimo de 24/7/365, así como sistemas electrónicos con la mayor disponibilidad posible.

Al mismo tiempo, conviene remitirse al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), que recoge prescripciones detalladas sobre protección que deben cumplir los Gobiernos, las autoridades portuarias y las compañías navieras. El Código PBIP recoge una serie de medidas encaminadas a incrementar la protección de los buques, los puertos y de las instalaciones portuarias, incluidas las terminales. El Código se implanta a través del capítulo XI 2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado – Medidas especiales para incrementar la protección marítima. El Código tiene dos partes, una obligatoria y otra con carácter de recomendación.

Fundamentalmente lo que hace el Código es abordar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias desde una perspectiva de gestión del riesgo y, en ese sentido, determinar qué medidas de protección procede adoptar, una vez efectuada una evaluación de los riesgos en cada caso concreto.

La finalidad del Código es establecer un marco normalizado y uniforme para evaluar el riesgo, que permita a los Gobiernos compensar los cambios en el grado de amenaza con cambios en el grado de vulnerabilidad de los buques y de las instalaciones portuarias, estableciendo niveles de protección adecuados y adoptando las medidas de protección correspondientes.

5.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques, las autoridades portuarias y las instalaciones y terminales portuarias, deberían adoptar las medidas oportunas para garantizar que fluya bien el tráfico portuario a fin de simplificar y facilitar la manipulación y las formalidades de despacho de la carga. Tales medidas deberían abarcar todas las fases desde la llegada del buque al muelle para la descarga y despacho por las autoridades públicas, y también las zonas francas, las instalaciones de almacenaje, el almacén y traslado posterior de la carga, de ser necesario. Se debería establecer un acceso cómodo y directo entre las zonas francas, las instalaciones de almacenaje y el almacén de mercancías y la zona de despacho por las autoridades públicas, situados preferentemente cerca de los muelles, con, cuando sea posible, un acceso fácil y medios e infraestructura transportadores.

El tráfico transfronterizo de mercancías está inevitablemente sujeto a la intervención de las autoridades públicas, tales como los servicios aduaneros. Esta intervención suele ralentizar, por su propia naturaleza, la cadena logística. Para reducir al mínimo estos obstáculos, es importante que el público y las autoridades portuarias establezcan una buena relación con el sector. La utilización de la informática ayuda

a agilizar el paso de mercancías por la zona portuaria, en especial si se dispone del sistema de ventanilla única en el que participen todas las autoridades públicas en cuestión. Los depósitos fiscales, las instalaciones de almacenamiento temporal de contenedores y los carriles para aparcar los remolques deberían estar situados en las inmediaciones de la zona de carga y descarga de los buques. También debería disponerse de espacio suficiente para la carga transbordada. Las zonas de despacho de las autoridades públicas y los medios para inspeccionar la carga, incluido el equipo de rayos X, deberían estar situados cerca de estos lugares. También debería fomentarse la posibilidad de combinar el uso de estas instalaciones por parte de las autoridades públicas en cuestión. Con ello se evitará tener que trasladar la carga varias veces dentro de los muelles y los costos conexos.

Una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo, tal y como se menciona en la práctica recomendada 7.12, o un órgano consultivo local análogo puede desarrollar un importante papel para conseguir estos objetivos.

5.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían animar a los propietarios o gestores de las terminales marítimas de carga a que las doten de instalaciones de almacenamiento adecuadas para cargas especiales (por ejemplo, mercancías valiosas, remesas perecederas, restos humanos, mercancías radiactivas y otras mercancías peligrosas, así como animales vivos), según proceda; en las zonas de terminales marítimas de carga donde se almacenen cargas generales y especiales, así como los objetos postales, antes de su expedición por mar o importación se deberían implantar medidas de control de los accesos que sean, al menos, equivalentes a las recogidas en el texto pertinente del párrafo B/16 del Código PBIP.

Por su propia naturaleza, las cargas especiales suelen exigir un tratamiento poco habitual o excepcional. Puede ser necesario disponer de instalaciones de almacenamiento especiales, tales como cámaras refrigeradas para las mercancías perecederas o establos y graneros para el ganado, para la permanencia de estas cargas. Para mercancías de gran valor, tales como las piedras preciosas (por ejemplo, los diamantes) y los metales preciosos (por ejemplo, el oro), será necesario disponer de instalaciones de almacenamiento que ofrezcan un alto grado de seguridad. Las autoridades portuarias y públicas, tales como el servicio de aduanas y las autoridades veterinarias y fitosanitarias, deberían permitir que las compañías privadas provean estas instalaciones de almacenamiento especializadas dentro de la zona de despacho o en otros lugares del muelle. Las instalaciones portuarias, incluidas las terminales, también deberían disponer de zonas valladas e instalaciones de almacenamiento protegidas a fin de evitar la sustracción de la carga al menos de conformidad con las medidas dispuestas en el párrafo B/16 del Código PBIP en relación con los planes de protección de la instalación portuaria. En el plan de protección de la instalación portuaria se deberían, entre otras cosas, y en relación con cada nivel de protección, determinar las medidas de protección que abarquen todos los medios de acceso a la instalación portuaria, determinar las zonas de acceso restringido dentro de la instalación portuaria, implantar medidas en relación con la carga para evitar la manipulación indebida de la carga y evitar que se acepte la entrada y el almacenamiento en la instalación portuaria de carga que no está destinada a ser transportada, así como implantar las medidas de protección adecuadas en relación con la comprobación, notificación y momento de entrega de las provisiones del buque.

5.3bis Práctica recomendada. Las autoridades públicas solo deberían exigir un mínimo de datos necesarios para la identificación de la carga que se va a almacenar con anterioridad a su levante aduanero, reexportación o importación y, cuando se

disponga de la misma, se debería hacer uso a estos efectos de la información que figura en la declaración previa a la llegada.

Cuando el servicio de aduanas, de conformidad con el Marco normativo SAFE de la OMA, exija información previa a la llegada o, en el caso de travesías largas de cargas en contenedores, información previa a la carga a los efectos de evaluación de riesgos, esta información también podrá utilizarse como declaración para el almacenamiento temporal o para hacer referencia al formulario. La misma función también puede disponerse con respecto al manifiesto del buque (de la carga) para los puertos de escala donde no se exige información previa sobre la carga a los efectos de evaluación de riesgos. En todo caso, los elementos de datos de la declaración de almacenamiento temporal deberían mantenerse en el mínimo posible.

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

Muchos países exigen licencias o permisos para la importación y exportación de determinadas mercancías con origen o destino en determinados países. A veces también es necesario contar con una licencia para el transbordo. A fin de simplificar los procedimientos de obtención de tales licencias o permisos, las autoridades públicas darán a conocer públicamente, por ejemplo, mediante un folleto o en Internet, los casos en los que son necesarias licencias o permisos y la información sobre el nombre y la dirección de la autoridad pública responsable de conceder estas licencias o permisos. Los impresos necesarios para presentar la solicitud también podrían publicarse en Internet o por otros medios sencillos. Para evitar repetidas solicitudes, las autoridades públicas deberían estudiar la posibilidad de conceder licencias o permisos generales que autoricen más de una operación en un determinado periodo cuando se trate de remesas consecutivas. No obstante, debería tenerse presente que la obligación de obtener licencias y permisos, cuando se exigen, le corresponde ya sea a la parte que da origen al transporte y/o expedidor o al consignatario, no al transportista.

5.5 Práctica recomendada. Cuando, debido a sus características, una remesa pueda requerir la intervención de distintos organismos autorizados a realizar inspecciones, tales como las autoridades aduaneras y sanitarias o veterinarias, los Gobiernos Contratantes deberían autorizar al servicio de aduanas o a otro organismo competente a desempeñar esas funciones o, cuando ello no sea posible, tomar todas las medidas necesarias para garantizar que las inspecciones se realicen simultáneamente en un solo lugar y con un mínimo de tardanza y, cuando sea posible, tras haber coordinado con la parte que tenga a su cargo la custodia del envío.

El que sea solamente una única autoridad pública la que esté autorizada a procesar primariamente la información recibida significa que la persona a cargo del procedimiento exigido, en primera instancia, solamente habrá de dirigirse a una sola autoridad pública. Esa autoridad realiza todas las inspecciones necesarias y se recurriría únicamente a otras autoridades públicas cuando se necesiten, por ejemplo, conocimientos o equipos especializados. En este último caso, la autoridad pública que sea la responsable principal coordinará las inspecciones independientes y organizará las inspecciones en un solo lugar y simultáneamente, para evitar tener que mover innecesariamente la carga de un sitio a otro.

Esta práctica recomendada debería interpretarse conjuntamente con los objetivos de la Práctica recomendada 1.3quin sobre el concepto de ventanilla única. Este concepto permite agilizar el flujo de información entre las autoridades públicas y las empresas interesadas.

Para facilitar las inspecciones, la parte que tenga la custodia de las remesas debería ser informada con antelación, a menos que asuntos relativos a la protección o a la seguridad dicten que se proceda de otra manera.

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

En muchos países se han concertado arreglos especiales para regalos privados o muestras comerciales, que se basan con frecuencia en acuerdos internacionales, tales como las disposiciones del Convenio Postal Universal. Los umbrales de valor y las cantidades se deberían basar en la legislación nacional y deberían hacerse públicos. Estos límites también podrían basarse en una suma mínima por debajo de la cual no se cargan impuestos ni aranceles.

B. Despacho de la carga

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

Las mercancías mencionadas en esta norma deben transportarse rápidamente por su propia naturaleza. Una demora en el proceso de despacho va en detrimento de la calidad y el aspecto de las mercancías. Por ello los trámites necesarios para el movimiento de estas mercancías deben reducirse al mínimo imprescindible. Muchos países ya han habilitado procedimientos especiales para agilizar el despacho de estas mercancías. Puede ser necesario que las autoridades públicas tengan que implantar prescripciones o condiciones especiales o adicionales para posibilitar un despacho rápido, tales como la presentación puntual, preferiblemente antes de la llegada, de la documentación exigida y de una garantía que cubra los impuestos y aranceles adeudados. Cuando se despachen mercancías similares periódicamente, podrían autorizarse procedimientos especiales de despacho.

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

Esta práctica recomendada debería interpretarse conjuntamente con la práctica recomendada 5.3, en la que se invita a las autoridades públicas a animar a las partes interesadas a habilitar las instalaciones de almacenamiento especializadas que sean necesarias para mercancías que exigen una atención especial, entre otras cosas, para evitar la retirada ilegal de carga, al menos de conformidad con las medidas dispuestas en el párrafo B/16 del Código PBIP en relación con los planes de protección de la instalación portuaria.

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

Normalmente, todas las mercancías que entran en el territorio de un país están sujetas a controles, aranceles e impuestos y, algunas veces, restricciones de importación, hasta el despacho de las mercancías. No obstante, el equipo especializado de manipulación de la carga mencionado en esta práctica recomendada solamente puede desembarcarse durante un periodo corto en el puerto para cargar y descargar las mercancías del buque en el que ha llegado el equipo. Puede que sea preciso que el buque disponga de tal equipo por la naturaleza concreta de las mercancías o por el hecho de que el puerto de escala no disponga de este equipo, por ejemplo, en el caso de puertos pequeños. Someter a este equipo, que se vuelve a exportar dentro de un periodo muy breve, al proceso normal no facilita el movimiento rápido de las mercancías y prolongaría excesivamente la estancia del buque en puerto.

La legislación aduanera sobre importación temporal de mercancías, incluido el equipo de manipulación de la carga, se recoge en el Convenio de Kyoto revisado (1999) y sus Directrices sobre la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros y en el Convenio de Estambul relativo a la importación temporal. En concreto, el Convenio internacional relativo a la importación temporal (Estambul, 1990) contiene normas sobre importación temporal.

Por "importación temporal" se entiende:

"El régimen aduanero que permite introducir en un territorio aduanero, con suspensión de los derechos e impuestos de importación y sin aplicación de las prohibiciones o restricciones a la importación de carácter económico, determinadas mercancías (incluidos los medios de transporte) importadas con un objetivo definido y destinadas a ser reexportadas en un plazo determinado sin haber sufrido modificación alguna, excepción hecha de su depreciación normal como consecuencia del uso."

El anexo C del Convenio de Estambul contempla la importación temporal de un medio de transporte y del equipo a bordo de este medio de transporte, que puede incluir equipo especial para la carga, descarga, manipulación y protección de las mercancías. El anexo C contempla la posibilidad de importar temporalmente un medio comercial de transporte (incluido el equipo especial mencionado) sin un documento aduanero o una garantía por el periodo necesario para completar la operación de transporte.

5.9 No se utiliza.

5.10 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían prever procedimientos para el despacho de la carga basándose en las disposiciones pertinentes y directrices conexas del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto revisado).

El Convenio de Kyoto revisado (1999) y sus directrices conexas se considera de forma generalizada como el instrumento adecuado para establecer en el siglo XXI procedimientos aduaneros contemporáneos y eficaces respecto de todos los medios de transporte. Dicho convenio contiene disposiciones relativas a las prácticas y los procedimientos aduaneros armonizados, incluida la importancia de un enfoque

basado en la evaluación de riesgos, en los que puede basarse la legislación aduanera de los Estados y va acompañado de directrices para facilitar su implantación.

5.10.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían introducir procedimientos simplificados para las personas autorizadas que posibiliten:

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

Los procedimientos simplificados propuestos en esta recomendación se refieren a procedimientos (aduaneros) posteriores a los trámites derivados de la llegada de las remesas a puerto, que puede considerarse una primera etapa. Los procedimientos posteriores, que abarcan el subsiguiente traslado de las mercancías a su destino (final), ya se trate, por ejemplo, de procedimientos de importación o tránsito, pueden considerarse una segunda etapa. En muchos casos, la responsabilidad de someter las mercancías a estos procedimientos recae sobre otra parte, por ejemplo, un transitario. La implantación de los procedimientos simplificados propuestos en esta práctica recomendada se basa en el Convenio de Kyoto revisado (1999) para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros y tiene por objeto agilizar el levante y el despacho. Solamente se ofrece a personas autorizadas con un excelente historial de cumplimiento de los procedimientos y obligaciones aduaneros y de las prescripciones pertinentes de otras autoridades públicas.

- a) *El procedimiento simplificado se basa en información mínima que hace posible el levante de las mercancías aunque no se disponga de inmediato de toda la información pertinente. Si bien es necesario disponer de información tal como el origen, valor, cantidad y descripción para identificar a las mercancías, puede que no estén disponibles datos suficientemente detallados en esos momentos, por ejemplo, sobre los medios de transporte, para completar la evaluación. En estos casos, es necesario presentar una declaración suplementaria dentro de un plazo determinado, por ejemplo, 24 horas, que debe especificarse también en la legislación nacional, junto con la información esencial para la declaración inicial. También es posible que se rellene esta declaración inicial y se presente después la declaración periódica suplementaria señalada en el apartado c).*
- b) *El procedimiento simplificado mediante el que las mercancías se someten a un determinado procedimiento (aduanero) en las instalaciones del declarante ofrece importantes ventajas para el*

sector y también ayuda a evitar la congestión de los puertos. Las autoridades públicas deben quedar satisfechas con la calidad de los sistemas de registro y cumplimiento de los declarantes antes de autorizarlos a ampararse en este procedimiento. Debe notificarse inmediatamente a las autoridades públicas la llegada de mercancías a las instalaciones, de modo que puedan tomar una decisión, basada en consideraciones de gestión de riesgos, sobre si es necesario que se efectúe un examen físico en las instalaciones de los declarantes. Este procedimiento se combina con frecuencia con una declaración periódica (suplementaria).

- c) Cuando las autoridades públicas basen sus controles en una declaración incompleta, o cuando se permita el despacho local en las instalaciones del declarante, con frecuencia es trabajoso presentar una declaración suplementaria por separado para cada remesa. Puede autorizarse a los declarantes con un buen historial de cumplimiento a presentar una declaración periódica que resuma todas las declaraciones o notificaciones iniciales. Estos procedimientos pueden ir acompañados de un mecanismo que permita pagar los impuestos y aranceles sobre la base de una autoevaluación.

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

El sector pide que las autoridades públicas habiliten procedimientos fiables y rápidos. Además, las autoridades públicas se ven sometidas a las presiones presupuestarias y a la escasez de personal, lo que hace necesario racionalizar los métodos de trabajo. Estas tendencias exigen la habilitación de procedimientos y técnicas de control modernos. Además de que esto supondría una carga inaceptable para el sector, es imposible que las autoridades públicas controlen todas las remesas. Por ello, han de desarrollarse métodos de control modernos que permitan detectar remesas de alto riesgo. La gestión de riesgos, según se explica en la norma 1.11, ha demostrado ser un método de control eficaz y efectivo que permite reducir al mínimo los controles físicos.

5.12 Práctica recomendada. Si se presenta una solicitud válida, las autoridades públicas deberían examinar la carga, cuando sea necesario, en el lugar donde se embarque en sus medios de transporte y mientras se esté efectuando el embarque, ya sea en el muelle o, tratándose de carga unificada, en el lugar donde se arrume y se selle el contenedor de carga.

La intervención de las autoridades públicas debe estar limitada, en la medida de lo posible, a fin de obstaculizar en grado mínimo el proceso logístico. No obstante, es inevitable que las autoridades públicas efectúen exámenes físicos basándose en evaluaciones de riesgos. Para agilizar el flujo de mercancías, los exámenes físicos, cuando sean necesarios, deben realizarse en el momento más eficiente y oportuno. En la medida de lo posible conviene evitar un examen físico de carga que ya se encuentre en un medio de transporte, que no es práctico para las cargas en contenedores, ya que no solamente interrumpe el flujo de mercancías, sino que también es ineficiente desde el punto de vista de las autoridades públicas. Para optimizar la eficacia, la carga exportada podría examinarse en las instalaciones del exportador o en el lugar en el que se llenó el contenedor de carga. Para garantizar la integridad de una remesa transportada en un contenedor, la parte que hace la

arrumazón de la carga en el contenedor debe precintarse la unidad de transporte inmediatamente después de haber concluido la arrumazón. En el caso de la importación, se puede efectuar un examen de la carga, cuando sea necesario, utilizando equipo de detección o de registro de imágenes no intrusivo. Cuando sea preciso efectuar un examen minucioso de remesas voluminosas, las autoridades públicas deberían realizarlo en zonas o edificios especiales para poder efectuarlo con rapidez, a fin de limitar la intervención a lo estrictamente necesario.

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

En muchos países, la recogida de información estadística está vinculada a los trámites aduaneros. Al establecer sus exigencias, las autoridades públicas, en particular, el servicio de aduanas, deberían tener en cuenta las exigencias de las autoridades estadísticas y las incluirán para evitar la duplicación. La utilización de la informática hace posible recoger con eficacia la información que necesitan las autoridades públicas. El concepto de "ventanilla única" que se menciona en la práctica recomendada 1.3quin simplifica aún más la recogida y distribución a todas las partes de la información que necesitan las autoridades públicas.

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

Esta Práctica recomendada hace hincapié en la utilización de la informática, mencionada en distintas disposiciones del capítulo 1, y fundamenta el requisito de que a partir del 8 de abril de 2019, toda la información exigida se ha de transmitir, recibir y procesar electrónicamente.

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

Para facilitar el movimiento internacional de la carga, el procedimiento de tránsito que abarca la carga que procede de otro país y está a la espera del embarque en un buque destinado al extranjero puede darse por terminado al efectuar el despacho en el momento en que la carga pasa a supervisión aduanera en el puerto de carga, en lugar de mantenerse en el procedimiento de tránsito hasta que la carga haya abandonado el territorio aduanero. No obstante, en muchos países la carga se somete a un procedimiento aduanero posterior hasta el momento del embarque. Este procedimiento debe ser sencillo y puede basarse en la información que ya se facilita en la declaración de tránsito, por ejemplo, a través de una referencia a la propia declaración de tránsito. Completar el procedimiento de tránsito es importante para el declarante, puesto que generalmente tendría que depositar una garantía a la salida, que debe devolverse lo antes posible.

C. Contenedores de carga y paletas

5.15 Norma. Las autoridades públicas, de conformidad con sus respectivos reglamentos, permitirán la admisión temporal de contenedores de carga, paletas y de los equipos y accesorios fijados a los contenedores de carga o que se transportan de modo separado sin cobrar derechos de aduana ni otros impuestos o gravámenes y facilitarán su utilización en el tráfico marítimo.

La parte C del capítulo 5 del anexo del Convenio de facilitación trata de la importación temporal de contenedores, paletas y los equipos y accesorios fijados a los contenedores de carga o que se transportan de modo separado. Estos artículos se utilizan con frecuencia en todos los medios de transporte. Aunque estos materiales están sujetos en principio al pago de impuestos y aranceles en relación con su importación temporal, en la práctica casi todos estos artículos abandonan el país de importación rápidamente. Los artículos no permanecen en el país de importación y probablemente se importan y vuelven a exportar en una serie de países en repetidas ocasiones. Se considera por ello innecesario imponer aranceles o impuestos, que también obstaculizan el comercio internacional debido a los procedimientos adicionales que comportan. Esto está reconocido desde hace años y por ello se han elaborado instrumentos internacionales encaminados a simplificar los procedimientos para la importación temporal de estos artículos, como por ejemplo el Convenio internacional relativo a importación temporal (Convenio de Estambul), que contiene reglas sobre la importación temporal (véase la nota explicativa que figura en la Práctica recomendada 5.8).

El anexo B3 del Convenio de Estambul trata de la importación temporal de contenedores, paletas, embalajes, muestras y otras mercancías (incluidos los accesorios y equipo de los contenedores) importados en el marco de una operación comercial. En dicho anexo se contemplan las obligaciones y recomendaciones mencionadas en las disposiciones 5.14 a 5.18, inclusive.

El Convenio aduanero sobre contenedores, 1972, abarca específicamente la admisión temporal de contenedores de carga y sus equipos y accesorios, ya sea que estos estén fijados a contenedores de carga, o se transporten de manera separada. Las disposiciones de este Convenio se alinean por lo general con las del Convenio de Estambul.

Debería tenerse presente que ambos convenios se han enmendado a fin de exigir que los contenedores multimodales utilizados para el tráfico marítimo estén marcados de conformidad con la norma internacional ISO 6346.¹⁵

5.16 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían hacer que en los reglamentos mencionados en la norma 5.15 esté prevista la aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas, los contenedores de carga y los equipos y accesorios de los contenedores de carga admitidos temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate. Tal declaración podría ser en la forma de una declaración oral o mediante cualquier otro acto aceptable para las autoridades.

El anexo B3 del Convenio de Estambul contempla la importación temporal por un periodo mínimo de seis meses y un procedimiento basado en un procedimiento aduanero simplificado, por ejemplo, una declaración verbal, y un procedimiento más sencillo consistente en contraer un compromiso general para personas que se valgan periódicamente de este procedimiento de importación temporal.

El Convenio aduanero sobre contenedores, 1972, al mismo tiempo que incluye un periodo más corto para la provisión temporal, también fomenta la utilización de procedimientos de aduanas simplificados para la declaración de contenedores de carga y su equipo y accesorios, así como las paletas, por lo que hace a la admisión temporal.

¹⁵ Véase también la parte XII de la publicación de la OMA Handbook – *Customs Container Convention, 1972, 2017.*

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

Mediante esta norma se aclara que la importación temporal de contenedores de carga y sus equipos y accesorios, así como las paletas, incluye el movimiento en tierra a las instalaciones del consignatario para desarrumar la carga y a las instalaciones del expedidor o quien tiene a su cargo la arrumazón de la carga, incluida la fijación o desmontaje de accesorios y equipo. Es posible que la empresa que explota los contenedores haya de llevar a cabo una supervisión mínima para garantizar el cumplimiento con las condiciones de conformidad con las cuales se concede la importación temporal.

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

El anexo B3 del Convenio de Estambul permite la importación temporal no solo de contenedores, sino también la de los elementos para su reparación y los accesorios y equipo de los contenedores. El Convenio aduanero sobre contenedores, 1972, incluye disposiciones similares.

D. Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto

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

En el comercio internacional de hoy en día es frecuente que la carga cambie de destino o propietario durante la travesía del buque. Por este motivo, es posible que al final la carga no se embarque antes de que zarpe el buque. En otros casos, las mercancías pueden venderse más de una vez durante una travesía, por ejemplo, en el caso de mercancías que se venden en mercados de futuros, tales como el petróleo, minerales, metales y grano. Para no interferir con prácticas comerciales extendidas ni complicar los trámites, las autoridades públicas deberían permitir que se enmiende la declaración de carga, o alternativamente el manifiesto (de la carga) del buque, en los casos en que estén satisfechas con las razones expuestas, sin imponer ninguna multa.

Se aplica el mismo principio a la información previa a la llegada y en especial en el caso de información previa a la carga de cargas transportadas en contenedor en travesías largas.

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

Puede ocurrir que involuntariamente se desembarque carga en un puerto y esta carga deba enviarse al puerto de destino inicialmente previsto. Cuando la carga se encuentre aún bajo supervisión y almacenamiento aduanero, y aún no se haya declarado el destino aduanero final de las mercancías, y por ello no se hayan pagado los aranceles e impuestos, debería habilitarse un proceso sencillo de reexportación basado en la información presentada a su llegada. En otros casos, el servicio de aduanas debería permitir el pago retroactivo de impuestos y aranceles basados en un débito posterior. A fin de permitir el pago retroactivo de impuestos y aranceles, debería haber pruebas suficientes de que la descarga incorrecta se debió a razones no intencionadas.

E. Limitación de la responsabilidad del propietario del buque

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

En general, la función del propietario del buque se limita a su obligación de transportar la carga desde el puerto de salida al puerto de destino por orden del expedidor, basándose en los documentos comerciales, tales como una carta de porte marítimo, un conocimiento de embarque o el contrato de transporte. Por ello, la información relativa a la carga que está a disposición del propietario del buque suele ser limitada. Importante, el propietario del buque no es parte en el contrato de venta o en la orden de compra, que se suscriben entre el vendedor y el comprador. Otros eslabones de la cadena logística, tales como los transitarios, son responsables que intervienen en actividades anteriores y posteriores y se ocupan de los trámites necesarios de importación y exportación. Aparte de los casos en los que el propietario del buque es el importador o exportador, o actúa en su nombre, las autoridades públicas deben dirigirse a estas otras partes a fin de obtener la información necesaria en relación con la importación o exportación de la carga. Habida cuenta de las prescripciones sobre protección marítima aplicables en muchas partes del mundo, es muy posible que en el futuro se requiera presentar información más detallada sobre la carga, su origen, el comprador y el vendedor.

Esta información puede obtenerse a partir de las partes que tengan conocimiento directo, no del transportista.

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

En consonancia con la explicación relativa a la norma 5.21, no debería hacerse responsable al propietario del buque de información presentada a las autoridades públicas que proceda de otros elementos de la cadena logística. No obstante, esto no exime a los propietarios de buques de su obligación de transmitir de manera precisa y oportuna a las autoridades públicas la información suministrada.

5.23 Norma. El propietario del buque estará obligado a facilitar la información relativa a la entrada o salida de mercancías que sea de su conocimiento en el momento de incluir tales datos, y tal como aparecen en el documento de transporte que sirve de base para el conocimiento de embarque. Por tanto, el propietario del buque puede basar la inclusión de datos en los facilitados por el cliente del expedidor, a menos que el propietario del buque tenga razones para estimar que los datos facilitados no son veraces.

Con respecto a contenedores de carga llenos y precintados, el propietario del buque sin remedio ha de basarse en las instrucciones de transporte, incluida la descripción de la carga, que facilita el cliente que ha solicitado el transporte, para la presentación de las diversas declaraciones de carga que exigen las autoridades públicas. Los transportistas oceánicos no pueden inspeccionar visualmente o determinar el contenido de contenedores de carga precintados. Una parte, como puede ser el transportador oceánico, puede facilitar a las autoridades públicas la información que conoce como parte de la forma ordinaria de realizar sus operaciones. En el transporte marítimo, lo "conocido" significa lo que figura en los documentos de transporte, por ejemplo, el conocimiento de embarque o una carta de porte marítimo que sea prueba o constituya el contrato de transporte. Los anteriores principios han sido reconocidos e incluidos en múltiples jurisdicciones. Esta norma refleja, por ejemplo, la postura públicamente declarada de la Comisión Europea. Se puede acceder al "GUIDANCE DOCUMENT on Customs Formalities on Entry and Import into the European Union" (página 21 en la versión en inglés) en el siguiente enlace:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/customs_code/guidance_customs_formalities_entry_import_en.pdf

5.24 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían implantar reglas de conformidad con las cuales la persona que da inicio y que contractualmente acuerda con una parte (por ejemplo, un agrupador de carga, transitario o un propietario de buque) el transporte de un envío de carga por vía marítima al territorio de otro Estado, ha de facilitar información completa y exacta sobre el envío de carga a dicha parte.

La práctica recomendada es una ampliación lógica del principio de que un propietario de buque solamente puede facilitar la información que conoce, en base al conocimiento de embarque o un documento equivalente, el cual, a su vez, se basa en las instrucciones de transporte del expedidor. También es conforme con, por ejemplo, la postura públicamente declarada de la Comisión Europea (véase el texto explicativo del párrafo 5.23).

Capítulo 6 – Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios

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

Los Estados que no sean Partes en el Reglamento Sanitario Internacional deberán aplicar en lo posible las disposiciones de este Reglamento para salvaguardar las condiciones sanitarias de los Estados que sí sean Partes en el mismo y del tráfico marítimo internacional en su conjunto.

6.2 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes que tengan intereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas deberían 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.

Habida cuenta de que el proceso de globalización y los adelantos técnicos han hecho que el flujo de pasajeros y los medios de transporte sean cada vez más rápidos, es necesario establecer acuerdos e identificar intereses comunes con respecto a la protección del público y a la prevención de la propagación de enfermedades y otras amenazas para la salud pública.

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

6.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberían conceder la libre plática por medios electrónicos 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 deberían ser autorizadas a subir a bordo del buque antes de su entrada en el puerto.

6.4.1 Norma. Las autoridades públicas solicitarán la cooperación de los propietarios de buques para garantizar el cumplimiento de todo requisito según el cual cualquier enfermedad a bordo de un buque ha de comunicarse inmediatamente por medios electrónicos 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.

Estas disposiciones tienen por objeto agilizar el funcionamiento de los buques en los puertos y minimizar el tiempo necesario para comenzar el embarque y desembarque de cargas y pasajeros. Este sistema se aplica cuando la documentación que se ha presentado contiene información suficiente en relación con el certificado pertinente y, al mismo tiempo, se expide una exención de inspección a bordo.

6.5 Norma. Las autoridades públicas deben tomar medidas 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.

La colaboración con agencias de viaje y otras entidades que explican a los pasajeros la necesidad de obtener un certificado internacional de vacunación o de revacunación es un factor clave para ayudar a las autoridades sanitarias a efectuar una vigilancia de la normativa del Reglamento Sanitario Internacional, así como para prevenir la propagación de epidemias a escala nacional.

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

Para facilitar el tráfico marítimo internacional, todos los puertos deberían estar dotados de estaciones de vigilancia sanitaria, que deberán poder expedir los certificados internacionales de vacuna pertinentes o, en su caso, los certificados internacionales de exención.

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

Toda medida tomada por las autoridades sanitarias en las estaciones portuarias se ajustará a lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional y en la legislación sanitaria de los respectivos Estados de abanderamiento. Todo procedimiento sanitario dará comienzo en el momento en que se reciba información sobre el buque en la instalación portuaria y se procesará en el menor tiempo posible, sin ninguna discriminación.

6.8 Práctica recomendada. A fin de garantizar, entre otras cosas, la eficacia del tráfico marítimo, las autoridades públicas deberían habilitar, en el mayor número posible de puertos, instalaciones y servicios suficientes para permitir la recta aplicación de las medidas sanitarias y de cuarentena en lo que se refiere a animales y plantas.

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

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

Los buques procedentes de zonas consideradas potencialmente peligrosas por las autoridades públicas sanitarias atracarán únicamente, en consonancia con lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional, una vez que los controles sanitarios hayan permitido determinar que no entrañan riesgo. No obstante, en caso de emergencia, se puede permitir que los buques atraquen para eliminar los factores que causan la anomalía a bordo, tales como daños sufridos por una carga peligrosa, la evacuación de personas enfermas, etc., que pueden plantear problemas a bordo dificultando el propio funcionamiento del buque.

6.11 Práctica recomendada. Se deberían permitir los envíos de animales, materias primas de origen animal, productos animales en bruto, artículos alimenticios animales, así como de productos vegetales sujetos a cuarentena, en circunstancias especificadas y cuando se hayan cumplido en el momento del desembarque los requisitos en cuanto a certificados.

Capítulo 7 – Disposiciones diversas

A. Fianzas y otras formas de garantía

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

Esta medida está encaminada a facilitar los trámites burocráticos que debe realizar el buque cuando las autoridades nacionales exijan una garantía financiera. Una fianza única puede constituir para el propietario del buque una carga financiera inferior.

Debería examinarse la conveniencia de reducir o condonar las fianzas o las exigencias en cuanto a las garantías para aquellas partes que tengan la consideración de "operadores económicos autorizados" de conformidad con los programas de operadores económicos autorizados acordes con el Marco normativo SAFE de la OMA.

B. Servicios en los puertos

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

Dado que estos servicios tienen que ser habilitados por las propias autoridades públicas, estas cargas no deberían recaer sobre los propietarios de buques. Habilitar un horario regular tiene por objeto permitir al Estado ahorrar recursos y reducir gastos.

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

7.4 Norma. 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 control de sanidad del buque o certificado de exención de control de sanidad del buque. No se cobrarán derechos por vacunación de una persona que llega a bordo de un buque ni por la tramitación de un certificado de vacunación. Sin embargo, si son necesarias otras medidas además de las ya indicadas con relación a un buque, a sus pasajeros o a su tripulación y se cobran derechos por estos servicios, lo serán según una tarifa única, uniforme en todo el territorio del Estado interesado. Estos derechos se cobrarán sin distinción de nacionalidad, domicilio o residencia de la persona interesada o de la nacionalidad, pabellón, matrícula o propiedad del buque.

7.5 Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas faciliten servicios fuera de los horarios regulares a que se refiere la práctica recomendada 7.2, deberían hacerlo en condiciones razonables y que no excedan del costo real de los servicios prestados.

La prestación de servicios fuera de los horarios de trabajo normales debería hacerse con un coste razonable, a fin de no incrementar el coste de las tarifas portuarias correspondientes, y repercutir con ello sobre el valor de la carga, pero sin dejar de atender a las necesidades del despacho de buques.

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

La subcontratación por parte de las autoridades públicas de servicios a terceras partes permitirá que el tráfico marítimo fluya de forma constante cuando los servicios habituales ofrecidos por los Gobiernos Contratantes no respondan a la demanda de despacho de buques.

7.7 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deberían procurar tomar medidas en virtud de las cuales un Gobierno permitirá a otro Gobierno, 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.

Mediante la concertación de acuerdos bilaterales, Estados fronterizos o no fronterizos pueden establecer acuerdos a fin de poder anticipar medidas que permitan reducir la permanencia en puertos de otro Estado.

C. Ayuda de emergencia

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

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

Las operaciones de salvamento en respuesta a desastres naturales, rescate de personas en situaciones de socorro en el mar y otras operaciones de esta índole son funciones que exigen que los Estados actúen con urgencia y rapidez. Por consiguiente, los puertos adoptarán normas que faciliten la llegada y salida de los buques utilizados en estas operaciones.

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

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

D. Comisiones nacionales de facilitación

7.11 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deberían considerar la conveniencia de establecer, en estrecha colaboración con el sector marítimo, un programa nacional de facilitación del transporte marítimo basado en las prescripciones del presente anexo relacionadas con la facilitación y deberían hacer que el objetivo de su programa de facilitación consista en tomar todas las medidas oportunas para

facilitar el movimiento de buques, carga, tripulación, pasajeros, correo y provisiones, y eliminar e impedir obstáculos y demoras innecesarios.

7.12 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes deberían 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 las instalaciones y terminales portuarias y los propietarios de buques.

Se invita a los Gobiernos Contratantes a que, al establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, tengan en cuenta las directrices que figuran en la circular FAL.5/Circ.2: "Directrices para el establecimiento, composición y modo de operar de las comisiones nacionales de facilitación", en relación con la constitución, integrantes y funcionamiento de las comisiones nacionales de facilitación.

La Comisión Económica para Europa (CEPE), de las Naciones Unidas, y su órgano de facilitación, el Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT-ONU), han publicado unas recomendaciones sobre el concepto de ventanilla única.¹⁶

¹⁶ Recomendación 4 de la CEPE, ECE/TRADE/425, 2015.