



ANALES DEL CONGRESO

ORGANO DE PUBLICIDAD DE LAS CAMARAS LEGISLATIVAS
(ARTICULO 46, LEY 7ª. DE 1946)

DIRECTORES:
CRISPIN VILLAZON DE ARMAS
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
LUIS LORDUY LORDUY
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

Bogotá, miércoles 6 de septiembre de 1989

AÑO XXXII - No. 73
EDICION DE 8 PAGINAS
EDITADOS POR: IMPRENTA NACIONAL

SENADO DE LA REPUBLICA

ORDEN DEL DIA

para la sesión ordinaria de hoy miércoles 6 de septiembre de 1989 a las 4:00 p. m.

I

Llamada a lista.

II

Lectura y aprobación del Acta número 6, correspondiente a la sesión ordinaria del día miércoles 30 de agosto del presente año, publicada en Anales número 70 de 1989.

III

Negocios sustanciados por la Presidencia.

IV

Proyectos de ley objetados por el Ejecutivo, con informe de Comisión.

Número 215 de 1987 Senado (Cámara 179 de 1987), "por medio de la cual se concede autorización al Gobierno Nacional para la nacionalización de una carretera en el Departamento del Valle del Cauca". Informe rendido por los honorables Senadores José Fernando Botero y Carlos Holguín Sardi.

Número 166 de 1986 Senado (Cámara 211 de 1986), "por la cual se faculta al Gobierno para la creación del Instituto Tecnológico del Putumayo". Informe rendido por los honorables Senadores Alvaro Villegas Moreno y Roberto Liévano Perdomo.

V

Proyectos de ley para segundo debate.

Número 230 de 1988 Senado (Cámara 156 de 1988), "por la cual se interpreta con autoridad el artículo 54 de la Ley 11 de enero de 1986". Ponente para segundo debate honorable Senador Hugo Escobar Sierra. Proyecto publicado en Anales número 103 de 1988. Ponencia para primer debate publicada en Anales número 57 de 1989. Texto definitivo del proyecto publicado en Anales número 205 de 1988. Autor del proyecto honorable Representante Hernán Berdugo Berdugo.

VI

Citación a los señores Ministros del Despacho y altos funcionarios del Estado.

Señores Ministros de Gobierno, doctor Orlando Vásquez Velásquez; de Defensa Nacional, General Oscar Botero Restrepo.
Promotores honorables Senadores: Alberto Rojas Puyo y Gustavo Rodríguez Vargas.

Proposición número 16.

Cítese a los señores Ministros de Gobierno, doctor Orlando Vásquez Velásquez y de Defensa Nacional, General Oscar Botero Restrepo, para la sesión plenaria del honorable Senado del miércoles seis (6) de septiembre, con prelación sobre cualquier otro asunto del Orden del Día.

Los señores Ministros se dignaran contestar el siguiente cuestionario:

1. ¿Tienen conocimiento los señores Ministros de Gobierno y de Defensa sobre la intervención de instructores militares extranjeros en el adiestramiento de los grupos de autodefensa o paramilitares?

2. ¿Saben ellos si las Fuerzas Militares reciben una formación y realizan actividades de carácter anticomunista?

3. ¿Cuáles fueron las medidas de seguridad y la labor previa de inteligencia que se llevó a cabo para la manifestación política en Soacha donde perdió la vida el honorable Senador Luis Carlos Galán Sarmiento?

En caso de que esta citación no pueda cumplirse en la sesión del día seis (6) de septiembre, quedará en el Orden del Día de las siguientes plenarias, hasta cuando pueda realizarse.

Alberto Rojas Puyo y Gustavo Rodríguez Vargas, Senadores de la República.

VII

Lo que propongan los honorables Senadores y los señores Ministros del Despacho.

El Presidente,

LUIS GUILLERMO GIRALDO HURTADO

El Primer Vicepresidente,

ROBERTO GERLEIN ECHEVERRIA

El Segundo Vicepresidente,

ALFONSO ARAUJO COTES

El Secretario General,

Crispín Villazón de Armas.

Proyectos de Ley

PROYECTO DE LEY NUMERO 42 DE 1989
por medio de la cual se aprueba el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965 en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986 y 1987.

El Congreso de Colombia,

Visto el texto del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965, en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986 y 1987, quien a la letra dice:

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL.

Los gobiernos contratantes, deseando facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, formalidades y documentos exigidos para

la entrada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales, han convenido lo siguiente:

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

Artículo II. 1. Los gobiernos contratantes, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, se comprometen a cooperar en la elaboración y aplicación de las medidas destinadas a facilitar la entrada, estancia en puerto y salida de los buques. Estas medidas serán, dentro de lo posible, por lo menos tan favorables como las que están en vigor para otros medios

internacionales de transporte, aunque dichas medidas difieran según las modalidades particulares de cada uno de ellos.

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

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

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

Artículo IV. Con el objeto de lograr los fines enunciados en los artículos precedentes del presente Convenio, los gobiernos contratantes se comprometen a cooperar entre sí o por medio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante

denominada la "Organización"), en las cuestiones relativas a los trámites, formalidades y documentos exigidos, así como a su aplicación al tráfico marítimo internacional.

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

2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio o de su anexo deberá interpretarse como impedimento para que un gobierno contratante aplique las medidas temporales que juzgue necesarias para preservar la moralidad, la seguridad y el orden públicos, o para impedir la introducción o la difusión de enfermedades o pestes que puedan poner en peligro la salud pública o contagiar a los animales o vegetales.

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

Artículo VI. Para los fines del presente Convenio y de su anexo, se entiende por:

a) "Normas", las medidas cuya aplicación uniforme por los gobiernos contratantes, conforme a las disposiciones del Convenio, se juzga necesaria y practicable para facilitar el tráfico marítimo internacional;

b) "Prácticas recomendadas", las medidas cuya aplicación por los gobiernos contratantes se estima deseable para facilitar el tráfico marítimo internacional.

Artículo VII. 1. El anexo al presente Convenio puede ser modificado por los gobiernos contratantes, bien a iniciativa de uno de ellos o con ocasión de una conferencia reunida a este efecto.

2. Todo gobierno contratante puede tomar la iniciativa de proponer una enmienda al anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organización (en adelante denominado el "Secretario General"):

a) A petición expresa de un gobierno contratante, el Secretario General comunicará directamente las propuestas de enmienda a todos los gobiernos contratantes para su examen y aceptación. Si no recibe una petición expresa a este efecto, el Secretario General puede proceder a las consultas que estime deseables antes de comunicar dichas propuestas a los gobiernos contratantes;

b) Cada gobierno contratante notificará al Secretario General, dentro de los doce meses siguientes a la recepción de esta comunicación, si acepta o no la enmienda propuesta;

c) Toda notificación de este orden será dirigida por escrito al Secretario General quien la pondrá en conocimiento de todos los gobiernos contratantes;

d) Toda enmienda al anexo, adoptada de conformidad con el presente párrafo, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que haya sido adoptada por más de la mitad de los gobiernos contratantes;

e) El Secretario General informará a todos los gobiernos contratantes de toda enmienda que entre en vigor según lo prescrito en el presente párrafo, así como de la fecha de entrada en vigor de dicha enmienda.

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

4. El Secretario General informará a los gobiernos signatarios, en el plazo más breve, de la adopción y entrada en vigor de toda enmienda adoptada de conformidad con el presente artículo.

Artículo VIII. 1. Todo gobierno contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, formalidades y documentos para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dicha norma. Esta notificación deberá hacerse lo antes posible después de la entrada en vigor del presente Convenio respecto al gobierno interesado o cuando éste haya tomado la decisión de exigir trámites, formalidades y documentos diferentes de los prescritos en la norma.

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

3. Se invita instantáneamente a los gobiernos contratantes a que adapten en la medida de lo posible sus trámites, formalidades y documentos a las prácticas recomendadas. Tan pronto como un gobierno contratante haya logrado esta adaptación, informará de ello al Secretario General.

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

Artículo IX. El Secretario General convocará una conferencia de los gobiernos contratantes para la revisión o enmienda del presente Convenio a petición de un tercio, por lo menos, de los gobiernos contratantes. Toda revisión o enmienda será adoptada por una mayoría de dos tercios de la Conferencia y posteriormente certificada y comunicada por el Secretario General a todos los gobiernos contratantes para su aceptación. Un año después de la aprobación por los dos tercios de los gobiernos contratantes de la revisión o de las enmiendas, cada revisión o enmienda entrará en vigor para todos los gobiernos contratantes con la excepción de aquéllos que, antes de su entrada en vigor, hayan declarado que no la aprueban. En el momento de adoptar un texto revisado o una enmienda, la Conferencia puede decidir por mayoría de dos tercios que ésta es de tal naturaleza que todo gobierno que haya hecho esta declaración y que no apruebe la revisión o la enmienda, dentro de un plazo de un año después de su entrada en vigor, cesará de ser parte del Convenio al expirar dicho plazo.

Artículo X. 1. El presente Convenio estará abierto a la firma durante seis meses a partir de esta fecha y, después de este plazo, quedará abierto a la adhesión.

2. Los gobiernos de los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, así como los Estados partes del Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia, podrán ser partes del Convenio mediante:

- Firma sin reserva de aceptación;
- Firma con reserva de aceptación, seguida de aceptación, o
- Adhesión.

La aceptación o adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento cerca del Secretario General.

3. El gobierno de todo Estado no habilitado para formar parte del Convenio en virtud del párrafo 2 del presente artículo puede solicitarlo al Secretario General y podrá ser admitido como parte del Convenio, conforme a las disposiciones del párrafo 2, a condición de que su solicitud haya sido aprobada por dos tercios de los miembros de la Organización que no sean miembros asociados.

Artículo XI. El presente Convenio entra en vigor sesenta días después de la fecha en que los gobiernos de al menos diez Estados lo hayan firmado sin reserva de aceptación, o hayan depositado instrumentos de aceptación o adhesión. Para cualquier gobierno que lo acepte o se adhiera ulteriormente, entra en vigor sesenta días después del depósito del instrumento de aceptación o adhesión.

Artículo XII. Cuando el presente Convenio haya estado en vigor tres años respecto a un gobierno contratante, dicho gobierno puede denunciarlo mediante notificación escrita dirigida al Secretario General, quien comunicará a todos los restantes gobiernos contratantes el contenido y la fecha de recepción de dicha notificación. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en la cual el Secretario General haya recibido la notificación, o después de un plazo mayor si así se especifica en la notificación.

Artículo XIII. 1. a) Las Naciones Unidas, cuando asumen la responsabilidad de la administración de un territorio, o cualquier gobierno contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, deberán proceder lo antes posible a consultar con ese territorio para esforzarse en extenderle la aplicación del presente Convenio y, en todo momento, pueden declarar que el presente Convenio se extiende a tal territorio mediante una notificación escrita dirigida al Secretario General;

b) La aplicación del presente Convenio se extiende al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma o de otra fecha que se indique en la notificación;

c) Las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio se aplican a todo territorio al cual se extienda el Convenio conforme al presente artículo. La expresión "sus trámites, formalidades y documentos" comprende en este caso las disposiciones en vigor en el territorio en cuestión;

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

2. El Secretario General notificará a todos los gobiernos contratantes cuando el presente Convenio se extienda a cualquier territorio en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, haciendo constar en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio es aplicable.

Artículo XIV. El Secretario General dará cuenta a todos los gobiernos signatarios del Convenio, a todos los gobiernos contratantes y a todos los miembros de la Organización, de:

- El estado de las firmas al presente Convenio y sus fechas;
- El depósito de instrumentos de aceptación y adhesión así como las fechas de depósito;
- La fecha en la cual entre en vigor el Convenio de acuerdo con el artículo XI;

d) Cualquier notificación recibida de acuerdo con los artículos XII y XIII y su fecha;

e) La convocatoria de cualquier conferencia según lo dispuesto en los artículos VII y IX.

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

Artículo XVI. El presente Convenio y su anexo están redactados en inglés y en francés, cuyos textos son igualmente auténticos. Se prepararán traducciones oficiales en ruso y en español, que serán depositadas juntamente con el original firmado.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios infrascritos han firmado el presente Convenio.

Hecho en Londres, a nueve de abril de 1965.

ANEXO

CAPITULO PRIMERO

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:

Aparejos y pertrechos del buque. Artículos, distintos de las piezas de recambio del buque, que se transportan a bordo para ser utilizados en el mismo y que son amovibles pero no de consumo, especialmente los accesorios tales como embarcaciones de salvamento, material de salvamento, muebles y otros artículos del equipo del buque.

Armador. El propietario o el que explota un buque, ya se trate de una persona física o jurídica, y toda persona que actúa en nombre del propietario o del que lo explota.

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 en crucero. Buque en travesía internacional, cuyos pasajeros alojados a bordo participan en un programa de grupo, que tiene previstas escalas turísticas temporales en uno o más puertos diferentes. Durante la travesía dicho buque no se dedica normalmente a:

- Embarcar y desembarcar otro tipo de pasajeros;
- Cargar o descargar ningún tipo de carga.

Carga. Todos los bienes, mercancías, objetos y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos del correo, las provisiones de a bordo, piezas de recambio, pertrechos y aparejos, efectos y mercancías de la tripulación y los equipajes acompañados de pasajeros.

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

Efectos y mercancías de la tripulación. Ropa, artículos de uso corriente y cualquier otro objeto, que puede incluir especies monetarias, pertenecientes a los miembros de la tripulación y transportados a bordo del buque.

Equipajes acompañados de pasajeros. Bienes, que pueden incluir especies monetarias, transportados por cuenta de un pasajero a bordo del mismo buque que éste, ya sean de su posesión personal o no, a condición de que no sean objeto de un contrato de transporte o de otro acuerdo análogo.

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

Miembro de la tripulación. 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 tripulación.

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

Permiso de tierra. El que recibe un miembro de la tripulación para bajar a tierra durante la permanencia del buque en puerto dentro de los límites geográficos y de tiempo que puedan fijar las autoridades públicas.

Piezas de repuesto del buque. Artículos de reparación o de recambio destinados a ser incorporados al buque que los transporta.

Provisiones de a bordo. Mercancías para ser utilizadas a bordo, incluidos productos de consumo, las mercancías para vender a los pasajeros y a los miembros de la tripulación, el combustible y los lubricantes, pero excluyendo los aparejos y pertrechos y las piezas de repuesto del buque.

B. Disposiciones generales.

Teniendo en cuenta al párrafo 2 del artículo V del Convenio, las disposiciones del presente Anexo no impiden que las autoridades públicas tomen todas las medidas apropiadas, así como solicitan datos suplementarios que se estimen necesarios en caso de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyan una grave amenaza para el orden público, la seguridad pública o la salud pública,

o para impedir la introducción o la propagación de enfermedades o pestes para animales o vegetales.

1.1. **Norma.** Las autoridades públicas no exigirán en todos los casos más que los datos indispensables reduciendo su número a un mínimo.

Cuando en el Anexo figure una enumeración de los datos, las autoridades públicas no exigirán más que aquéllos que les parezcan indispensables.

1.2. **Práctica recomendada.** No obstante el hecho de que los documentos puedan ser prescritos e impuestos por separado para fines determinados 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, deberán prever la fusión en uno solo de dos o más documentos, en todos los casos en que sea posible y cuando de ello se derive una simplificación apreciable.

CAPITULO SEGUNDO

Llegada, permanencia y salida de buques.

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

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 de abordo.
- La declaración de efectos y mercancías de la tripulación.
- La lista de la tripulación.
- La lista de pasajeros.
- El documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal.
- La declaración marítima de sanidad.

B. Contenido y objeto de los documentos.

2.2. **Norma.** La declaración general será el documento básico en el que figure la información, exigida por las autoridades públicas a la llegada y salida, referente al buque.

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

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

- Nombre y descripción del buque.
- Nacionalidad del buque.
- Pormenores relativos a la matrícula.
- Pormenores relativos al arqueo.
- Nombre del capitán.
- Nombre y dirección del agente del buque.
- Descripción somera de la carga.
- Número de miembros de la tripulación.
- Número de pasajeros.
- Pormenores someros referentes al viaje.
- Fecha y hora de llegada o fecha de salida.
- Puerto de llegada o de salida.
- Situación del buque en el puerto.

2.2.3. **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la declaración general fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquiera otra persona habilitada y debidamente autorizada por el capitán.

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, referente a la carga. Sin embargo, los pormenores referentes a mercancías peligrosas pueden ser exigidos por separado.

2.3.1. **Práctica recomendada.** En la declaración de carga las autoridades públicas no debieran exigir más que los siguientes pormenores:

- a) A la entrada:
 - Nombre y nacionalidad del buque.
 - Nombre del capitán.
 - Puerto de procedencia.
 - Puerto donde está redactada la declaración.
 - Marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía.
 - Número de los conocimientos de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión.
 - Puertos en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada.
 - Primer puerto de embarque de la mercancía cargada según los conocimientos directos.
- b) A la salida:
 - Nombre y nacionalidad del buque.
 - Nombre del capitán.
 - Puerto de destino.
 - Para la mercancía cargada en el puerto en cuestión; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía.
 - Números de los conocimientos para la mercancía embarcada en el puerto en cuestión.

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

2.3.3. **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la declaración de cargamento fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán.

2.3.4. **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas debieran aceptar un ejemplar del manifiesto del buque, en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga todos los datos previstos en las prácticas recomendadas 2.3.1. y 2.3.2. y esté fechada y firmada de acuerdo con la norma 2.3.3.

Alternativamente, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del conocimiento, firmada de acuerdo con la norma 2.3.3. o una copia certificada, si la variedad y número de las mercancías enumeradas lo permiten y si los datos previstos en las prácticas recomendadas 2.3.1. y 2.3.2. que no figuran en dichas copias se suministran en otro apartado debidamente certificado.

2.3.5. **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas debieran permitir que los bultos no contenidos en el manifiesto, y en posesión del capitán, se omitan de la declaración de carga a condición de que se suministren por separado los pormenores de tales bultos.

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

2.4.1. **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la declaración de provisiones de a bordo fechada y firmada por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán que tenga conocimiento personal de dichas provisiones.

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

2.5.1. **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la declaración de efectos y mercancías de la tripulación fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial habilitado y debidamente autorizado por el capitán. Las autoridades públicas pueden exigir igualmente que cada miembro de la tripulación ponga su firma, o una marca distintiva en caso de no poder hacerlo, junto a la declaración relativa a sus efectos y mercancías.

2.5.2. **Práctica recomendada.** Normalmente las autoridades públicas no debieran exigir pormenores más que de los efectos y mercancías de la tripulación que sean imponibles o sujetos a prohibiciones o restricciones.

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

2.6.1. **Práctica recomendada.** En la lista de la tripulación, las autoridades públicas no debieran exigir más que los datos siguientes:

- Nombre y nacionalidad del buque.
- Apellido(s).
- Nombre(s).
- Nacionalidad.
- Grado o funciones.
- Fecha y lugar de nacimiento.
- Clase y número del documento de identidad.
- Puerto y fecha de llegada.
- Procedente de.

2.6.2. **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la lista de la tripulación fechada y firmada por el capitán o por cualquier otro oficial del buque debidamente autorizado por el capitán.

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

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

2.7.2. **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no debieran 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 una grave amenaza a la salud pública, se podrá exigir que una persona que efectúe un viaje internacional facilite a la llegada, por escrito, su dirección en el lugar de destino.

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

- Nombre y nacionalidad del buque.
- Apellido(s).
- Nombre(s).
- Nacionalidad.
- Fecha de nacimiento.
- Lugar de nacimiento.
- Puerto de embarco.
- Puerto de desembarco.
- Puerto y fecha de llegada del buque.

2.7.4. **Práctica recomendada.** Una lista establecida por la compañía de navegación para sus propios usos debiera ser aceptada en lugar de la lista de pasajeros a condición de que contenga por lo menos los datos

CITACION

A los señores Ministros del Despacho y altos funcionarios del Estado.

Proposición número 16. (septiembre 6)

Señor Ministro de Gobierno, doctor Orlando Vásquez Velásquez; señor Ministro de Defensa Nacional, General Oscar Botero Restrepo.

Promotores: Honorables Senadores Alberto Rojas Puyo, Gustavo Rodríguez Vargas.

exigidos que se prevén en la práctica recomendada 2.7.3. y que esté fechada y firmada de conformidad con la norma 2.7.5. *

2.7.5. **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la lista de pasajeros fechada y firmada por el capitán del buque, el agente del buque o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán.

2.7.6. **Norma.** Las autoridades públicas procurarán que los armadores les notifiquen a la entrada la presencia de todo pasajero clandestino descubierto a bordo.

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

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

C. Documentos a la llegada.

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

- 5 ejemplares de la declaración general.
- 4 ejemplares de la declaración de carga.
- 4 ejemplares de la declaración de provisiones de a bordo.
- 2 ejemplares de la declaración de efectos y mercancías de la tripulación.
- 4 ejemplares de la lista de la tripulación.
- 4 ejemplares de la lista de pasajeros.
- 1 ejemplar de la declaración marítima de sanidad.

D. Documentos a la salida.

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

- 5 ejemplares de la declaración general.
- 4 ejemplares de la declaración de carga.
- 3 ejemplares de la declaración de provisiones de a bordo.
- 2 ejemplares de la lista de pasajeros.
- ejemplares de la lista de pasajeros.

2.11.1. **Norma.** En lo que respecta a las mercancías que han sido ya objeto de una declaración a la entrada en puerto y que permanecen a bordo, no se exigirá una nueva declaración de carga a la salida del mismo puerto.

2.11.2. **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no debieran exigir declaración separada para las provisiones de a bordo ni para aquéllas que ya han sido objeto de una declaración a la llegada, ni para las provisiones embarcadas en el puerto y cubiertas por otro documento aduanero presentado en dicho puerto.

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

E. Medidas para facilitar la tramitación de formalidades referentes a la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes.

2.12. **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, debieran procurar que se reduzca a un mínimo estricto la duración de inmovilización en puerto y con este fin debieran prever las disposiciones necesarias para el tráfico de los buques en los puertos y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas con la llegada y salida de buques, así como las disposiciones relativas a carga y descarga, servicios de reparaciones, etc. También debieran establecer disposiciones para que, en la medida de lo posible, las formalidades de entrada y salida de los buques de carga y de su cargamento se puedan llevar a cabo en la zona de carga y descarga.

2.12.1. Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, debieran procurar que se tomen medidas satisfactorias relativas al movimiento de los buques que entran o salen de puerto para simplificar y facilitar la manipulación y las formalidades aduaneras de las mercancías. Tales medidas deben abarcar todas las fases desde la llegada del buque al muelle: descarga, trámites aduaneros y, de ser necesario, almacenaje y reexpedición. Se debiera establecer un acceso cómodo y directo entre el almacén de mercancías y la zona de aduanas, ambas situadas de preferencia cerca de los muelles, y debieran instalarse medios transportadores mecánicos donde quiera que sea posible.

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

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

2.12.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas harán que en los reglamentos mencionados en la norma 2.12.3 esté prevista la aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas y los contenedores importados temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate.

2.12.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas permitirán que los contenedores y las paletas que entren en el territorio de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en la norma 2.12.3, 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.

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

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

G. Tramitación de documentos.

2.14 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, siempre que sea posible, debieran aceptar los documentos a que se refiere el presente Anexo, con la excepción de los mencionados en la norma 3.7, cualquiera que sea la lengua en que la información esté redactada, entendiéndose que las autoridades públicas podrán exigir una traducción escrita u oral a una de las lenguas oficiales de su país o de la Organización por cuando se estime necesario.

2.15 Norma. Las autoridades públicas no exigirán que los documentos a que se refiere el presente capítulo sean dactilografiados. Se aceptarán declaraciones de llegada manuscritas, con tinta o lápiz indeleble, con tal de que sean legibles. Serán aceptados los documentos producidos, en forma legible y comprensible, con medios electrónicos o automáticos de ordenación de datos.

2.16 Norma. Las autoridades públicas del país de cualquier puerto previsto de entrada, descarga o de tránsito no exigirán que uno cualquiera de los documentos relativos al buque, a la carga, a las provisiones de a bordo, a los pasajeros o a la tripulación, a que se refiere el presente capítulo, esté legalizado, verificado o autorizado por uno de sus representantes en el extranjero o que sea presentado con anterioridad. Esta disposición no significa en modo alguno que se le impida exigir la presentación de un pasaporte o de otros documentos de identidad de un pasajero o de un miembro de la tripulación con fines de visado u otros análogos.

H. Medidas especiales de facilitación aplicables a los buques que hagan escalas de emergencia a fin de desembarcar miembros de la tripulación, pasajeros u otras personas enfermos o lesionados que necesiten asistencia médica.

2.17 Norma. Las autoridades públicas recabarán la cooperación de los armadores a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala de emergencia con el solo objeto de desembarcar miembros de la tripulación, pasajeros u otras personas enfermos o lesionados para que reciban asistencia médica, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación, dando información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate y de la identidad y condición jurídica de las personas afectadas.

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

2.19 Norma. A los buques que hagan escala con este fin y se propongan salir otra vez inmediatamente, las autoridades públicas les darán prioridad de atraque 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.

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

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

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

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

2.24 Norma. Se antepondrá la asistencia médica de urgencia y las medidas de protección de la salud pública a todas las medidas de control que puedan aplicar las autoridades públicas en relación con los enfermos o lesionados desembarcados.

CAPITULO TERCERO

Llegada y salida de personas.

Este capítulo contiene las disposiciones relativas a las formalidades exigidas por las autoridades públicas en lo referente a tripulaciones y pasajeros a la llegada o salida de un buque.

A. Trámites y formalidades de llegada y salida.

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

3.1.1 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes debieran acordar en la medida de lo posible, por vía de acuerdo bilateral o multilateral, la aceptación de documentos oficiales de identidad en vez y lugar de los pasaportes.

3.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran tomar medidas para que los pasaportes de los pasajeros u otros documentos oficiales de identidad 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 pasaportes u otros documentos oficiales de identidad en su lugar con fines de verificación o de identificación dentro de las formalidades de aduana o de otras formalidades, a la llegada y a la salida.

3.3 Práctica recomendada. Después de la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad en su lugar, las autoridades públicas debieran restituir estos documentos inmediatamente, tras su verificación, y no retenerlos con fines de control suplementario, excepto si se opone un obstáculo cualquiera a la admisión de un pasajero en el territorio.

3.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no debieran exigir de los pasajeros al embarco o desembarco, o de los armadores que los representen, información escrita que no figure en sus pasaportes o documentos de identidad o que repitan la información ya presentada en los mismos, 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 el completar los documentos a que se refiere el presente Anexo, debieran limitar sus preguntas para fines de más amplia identificación a las menciones enumeradas en la práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarco y desembarco). Dichas autoridades debieran aceptar la tarjeta de embarco y desembarco rellena por el pasajero sin exigir que sea rellena o controlada por el armador. Se debiera rellena la tarjeta en escritura cursiva legible, a menos que el formulario especifique caracteres de imprenta.

No debiera ser exigido a cada pasajero más que un ejemplar de la tarjeta de embarco o desembarco, incluidas copias simultáneas en papel carbón, si así se estima necesario.

3.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no debieran exigir más que la siguiente información para la tarjeta de embarco o desembarco:

- Apellido(s).
- Nombre(s).
- Nacionalidad.
- Número de pasaporte u otro documento oficial de identidad.
- Fecha de nacimiento.
- Lugar de nacimiento.
- Profesión.
- Puerto de embarco o desembarco.
- Sexo.
- Dirección en el lugar de destino.
- Firma.

3.7 Norma. En casos en los que las personas a bordo deban probar estar protegidas contra el cólera, la fiebre amarilla o la viruela, las autoridades públicas aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

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

3.9 Práctica recomendada. Por regla general, las autoridades públicas no debieran operar control aduanero de equipajes acompañados de pasajeros a la llegada más que por sondeo o selección. En la medida de lo posible, no se debiera exigir declaración escrita para los equipajes acompañados de pasajeros.

3.9.1 Práctica recomendada. Cada vez que sea posible, las autoridades públicas debieran suprimir las formalidades de control de equipajes acompañados de pasajeros a la salida.

3.9.2 Práctica recomendada. Cuando el control de equipajes acompañados de pasajeros a la salida, no pueda ser evitado enteramente, dicho control debiera limitarse normalmente a un sondeo o a un control selectivo.

3.10 Norma. Un documento de identidad válido de la gente de mar o un pasaporte constituye el documento básico que suministra a las autoridades públicas, a la llegada o salida de un buque, los datos sobre cada uno de los miembros de la tripulación.

3.10.1 Norma. En el documento de identidad de la gente de mar, las autoridades públicas no exigirán más que la información siguiente:

- Apellido(s).
- Nombre(s).
- Fecha y lugar de nacimiento.
- Nacionalidad.
- Señas particulares.
- Fotografía de identidad (certificada).
- Firma.
- Fecha en que caduca (cuando existe).
- Autoridad pública que ha expedido el documento.

3.10.2 Norma. Cuando un marino deba trasladarse a un país o salir de él en calidad de pasajero por cualquier medio de transporte:

- a) Para incorporarse a su buque, o para transferirse a otro buque;
- b) Para pasar en tránsito, para incorporarse a su buque en otro país, o regresar a su país o por cualquier otro motivo aprobado por las autoridades del país en cuestión.

Las autoridades públicas aceptarán el documento de identidad de la gente de mar en curso de validez, en lugar del pasaporte, cuando éste garantice a su titular la readmisión en el país que lo ha expedido.

3.10.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no debieran exigir normalmente a los miembros de la tripulación documentos individuales de identidad ni otra información que no conste en la lista de la tripulación, para tramitar el documento de identidad de la gente de mar.

B. Medidas para facilitar la tramitación de formalidades relativas a la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes.

3.11 Práctica recomendada. Las autoridades públicas con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, debieran tomar todas las medidas para acelerar las formalidades, tanto para los pasajeros como para la tripulación y equipajes y a este fin prever el personal e instalaciones adecuados, teniendo muy en cuenta los dispositivos de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de medios mecanizados), e igualmente los puntos en los que los pasajeros pueden sufrir un mayor retraso. Cuando sea necesario, debieran tomarse medidas para que los pasajeros y miembros de la tripulación puedan hacer bajo techo el trayecto del buque a los puntos de control para pasajeros y para tripulaciones.

3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran:

- a) Con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, adoptar disposiciones apropiadas como:
 - i) Método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes.
 - ii) Sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados desde que éstos son depositados en los emplazamientos en donde pueden ser reclamados.
- b) Procurar que las administraciones portuarias tomen todas las medidas:
 - i) Para que sean instalados accesos fáciles y rápidos para los pasajeros y para sus equipajes a los medios de transporte locales.
 - ii) Para 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.

3.12 Norma. Las autoridades públicas deben exigir a los armadores que procuren que el personal del buque

tome todas las medidas para ayudar al cumplimiento rápido de las formalidades para pasajeros y tripulación. Tales medidas pueden consistir en:

a) Enviar las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de control;

b) Tener preparados los documentos de a bordo para un examen rápido;

c) Preparar las escalas u otros medios de abordaje mientras el buque se dirija a la dársena o al muelle;

d) Organizar rápidamente la reunión y presentación de las personas a bordo, con los documentos necesarios para fines de control, tratando de liberar a los miembros de la tripulación para este mismo fin 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, el o los apellidos debieran ser inscritos en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paternos y maternos, el apellido paterno debiera preceder al materno. Cuando se hace uso del apellido del marido y del de la mujer, el del marido debiera preceder al de la mujer.

3.14 Norma. Las autoridades públicas deberán aceptar, sin retraso injustificado, a los pasajeros y a la tripulación para fines de verificación de su admisibilidad en el territorio de un Estado cuando se exija tal verificación.

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

3.15.1 Norma. Las autoridades públicas harán que los armadores tomen todas las disposiciones útiles para que los pasajeros estén en posesión de todos los documentos exigidos con fines de control por los Estados Contratantes.

3.15.2 Práctica recomendada. Para que sean utilizadas en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, con objeto de facilitar y agilizar el tráfico marítimo internacional, las autoridades públicas establecerán o, cuando el asunto no entre en su jurisdicción, recomendarán a las entidades competentes de su país que establezcan señales y signos internacionales uniformes, 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. Facilitación para los buques que realicen cruceros y para los pasajeros de dichos buques.

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

3.16.2 Norma. A los buques de crucero sólo se les exigirá la declaración general, la lista de pasajeros y la lista de tripulantes en el primer y último puertos de escala de un mismo Estado, a condición de que no se haya producido cambios alguno en las circunstancias de la travesía.

3.16.3 Norma. A los buques en crucero sólo se les exigirá la declaración de provisiones de a bordo y la declaración de efectos de la tripulación en el primer puerto de escala de un mismo Estado.

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

3.16.5 Práctica recomendada. Cuando un buque en crucero permanezca en un puerto durante un período inferior a 72 horas, los pasajeros del crucero sólo necesitarán visados en circunstancias especiales que puedan determinar las autoridades públicas competentes.

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

3.16.7 Norma. Por lo general, y salvo para comprobar su identidad, las autoridades de inmigración no someterán a interrogatorios personales a los pasajeros de crucero.

3.16.8 Norma. Si un buque en crucero toca consecutivamente en varios puertos del mismo Estado, sus pasajeros, por regla general, sólo serán objeto de control por parte de las autoridades públicas en el primer y último puertos de escala.

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

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

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

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

3.16.12 Norma. Durante la permanencia en puerto del buque en crucero, y para uso de sus pasajeros, se permitirá la venta a bordo de mercaderías exentas de derechos de aduanas.

3.16.13 Norma. A los pasajeros de crucero no se les exigirá una declaración de aduanas por escrito.

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

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

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

- Nacionalidad (columna 6).
- Fecha y lugar de nacimiento (columna 7).
- Puerto de embarco (columna 8).
- Puerto de desembarco (columna 9).

D. Medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito.

3.17.1 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.

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

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

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

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

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

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

E. Medidas de facilitación para buques dedicados a servicios científicos.

3.18 Práctica recomendada. Un buque dedicado a servicios científicos lleva personal que está necesariamente empleado a bordo del buque para los fines científicos de la travesía. Dicho personal, si satisface tal requisito, gozará de facilidades por lo menos iguales a las concedidas a los miembros de la tripulación del buque.

F. Otras medidas de facilitación para tripulantes extranjeros en buques que efectúen travesías internacionales. Permiso de tierra.

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

3.19.1 Norma. No se exigirá visado a los miembros de la tripulación para que puedan gozar del permiso de tierra.

3.19.2 Práctica recomendada. Los miembros de la tripulación no estarán normalmente sometidos a ningún control personal al desembarcar o embarcar con permiso de tierra.

3.19.3 Norma. Para disfrutar del permiso de tierra los miembros de la tripulación no necesitarán llevar un documento especial como, por ejemplo, un pase.

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

CAPITULO CUARTO

Higiene, servicios médicos y cuarentena, servicios veterinarios y fitosanitarios.

4.1 Norma. Las autoridades públicas de un Estado que no sea parte en el Reglamento Sanitario Internacional debieran esforzarse por aplicar las disposiciones de este Reglamento a los transportes marítimos internacionales.

4.2 Práctica recomendada. Los Estados contratantes que tengan intereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas debieran concluir acuerdos especiales, de conformidad con el artículo 98 del Reglamento Sanitario Interna-

cional, en los casos en que tales acuerdos faciliten la aplicación de dicho Reglamento.

4.3 Práctica recomendada. Cuando se exijan certificados sanitarios u otros documentos análogos para la expedición de ciertos animales o de ciertas plantas o de productos animales o vegetales, dichos certificados y documentos debieran ser simples y ampliamente divulgados; los Estados contratantes debieran colaborar con vistas a la normalización de estos documentos.

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

4.4.1 Norma. Las autoridades públicas debieran invitar a los armadores a cumplir con todo requisito según el cual una enfermedad a bordo de un buque deba comunicarse inmediatamente por radio a la autoridad sanitaria del puerto de destino del buque para facilitar el envío del personal médico especializado y del material necesario para las formalidades sanitarias a la llegada.

4.5 Norma. Las autoridades públicas deben tomar disposiciones para que todos los organismos de turismo 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 de los formularios de certificados de vacunación conforme al Reglamento Sanitario Internacional. Las autoridades públicas deberán tomar 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.

4.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran facilitar las instalaciones y servicios necesarios para la vacunación o revacunación así como la tramitación de certificados internacionales de vacunación o de revacunación correspondientes en el mayor número posible de puertos.

4.7 Norma. Las autoridades públicas deben exigir que las medidas y las formalidades sanitarias sean emprendidas en el acto, terminadas sin demora y aplicadas sin discriminación.

4.8 Práctica recomendada. Las autoridades públicas debieran mantener, en el mayor número posible de puertos, instalaciones y servicios suficientes para permitir la recta aplicación de las medidas sanitarias y veterinarias así como de cuarentena agrícola.

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

4.10 Norma. Salvo en casos de urgencia que supongan un grave peligro para la sanidad pública, la autoridad sanitaria de un puerto no debe, por razón de otra enfermedad epidémica, impedir que un buque no infectado o sospechoso de estar infectado de una enfermedad de cuarentena, descargue o cargue mercancías o provisionamientos o tome combustibles o carburantes y agua potable.

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

CAPITULO QUINTO

Disposiciones diversas.

A. Fianzas y otras formas de garantía.

5.1 Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas exijan a los armadores la provisión de fianzas u otras formas de garantía para garantizar sus obligaciones en virtud de las leyes y reglamentos relativos a aduanas, inmigración, salud pública, protección veterinaria u otras leyes análogas del Estado, dichas autoridades debieran autorizar, en lo posible, la provisión de una sola fianza global.

B. Errores en los documentos: sanciones.

5.2 Norma. Las autoridades públicas autorizarán la corrección de errores en un documento al que hace referencia el anexo sin demorar la salida del buque en los casos siguientes: cuando admitan que los errores han sido cometidos por inadvertencia, no son de índole grave, no son debidos a negligencias repetidas, han sido cometidos sin intención de infringir las leyes o reglamentos, y a condición de que dichos errores sean reparados antes de terminar el control de documentos y rectificadas sin dilación.

5.3 Norma. Si se encuentran errores en los documentos a los que hace referencia el anexo firmados por el capitán o el armador, o en sus nombres, no se impondrán sanciones hasta que se haya podido probar a las autoridades gubernamentales que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y que han sido cometidos sin intención de infringir las leyes y reglamentos.

C. Servicios en los puertos.

5.4 **Práctica recomendada.** Los servicios normales de las autoridades públicas debieran ser facilitados gratuitamente en los puertos durante las horas regulares de servicio. Las autoridades públicas debieran esforzarse en establecer para sus servicios portuarios horas regulares de servicio correspondientes a los períodos en los que suele haber mayor volumen de trabajo.

5.4.1 **Norma.** Los gobiernos contratantes debieran adoptar 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 las formalidades, a condición de que se notifique de antemano a las autoridades públicas la hora prevista de entrada o de salida.

5.4.2 **Norma.** La autoridad sanitaria no percibirá derecho alguno por visitas médicas y reconocimientos complementarios efectuados a cualquier hora del día o de la noche, ya sea de carácter bacteriológico o de otra especie, que puedan ser necesarios para averiguar el estado de salud de la persona examinada; tampoco percibirá derechos por la visita e inspección del buque con fines de cuarentena, excepto si la inspección tiene por objeto la expedición de un certificado de desratización o de dispensa de desratización. No se percibirán 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 perciben 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.

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

5.5 **Norma.** Cuando el movimiento de los buques en un puerto lo justifique, las autoridades deben procurar la provisión de los servicios necesarios para llevar a cabo las formalidades relativas al cargamento y equipajes, independientemente de su valor y naturaleza.

6.5 **Práctica recomendada.** Los Estados contratantes debieran tomar disposiciones por las cuales un Estado concedería a otro Estado los medios, antes o durante la travesía, de inspeccionar los buques, pasajeros, miembros de la tripulación, equipajes, mercancías, documentos de aduana, de inmigración, de sanidad pública y de protección veterinaria y agrícola, cuando estas medidas puedan facilitar el cumplimiento de las formalidades a la llegada en el territorio de dicho otro Estado.

D. Carga no descargada en el puerto de destino previsto.

5.7 **Norma.** Cuando toda o parte de la carga mencionada en la declaración de carga no se descarga en el puerto de destino previsto, las autoridades públicas debe permitir que esta declaración sea modificada y no impondrán sanciones si se tiene la certeza de que la carga en cuestión no ha sido cargada a bordo del buque o, si lo ha sido, que ha sido descargada en otro puerto.

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

E. Limitación de la responsabilidad del armador.

5.9 **Norma.** Las autoridades públicas no exigirán que el armador haga figurar pormenores especiales sobre el conocimiento o la copia de este documento, a menos que el armador actúe en calidad de importador o de exportador, o en nombre del importador o del exportador.

5.10 **Norma.** Las autoridades públicas no harán responsable al armador de la presentación o exactitud de los documentos exigidos al importador o al exportador para efectos de aduanas, a menos que se trate de él mismo en calidad de importador o de exportador, o en nombre del importador o del exportador.

F. Actividades de socorro en casos de desastres naturales.

5.11 **Norma.** Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de los buques dedicados a actividades de socorro en casos de desastres naturales.

5.12 **Norma.** Las autoridades públicas facilitarán en todo lo posible la entrada y despacho de personas y carga que lleguen en los buques a que se refiere la norma 5.11.

La suscrita Jefe de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores,

HACE CONSTAR:

Que la presente reproducción es fotocopia fiel e íntegra del texto certificado del "Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 en su forma enmendada en 1969 y 1977" que reposa en los

archivos de la División de Asuntos Jurídicos —Sección de Tratados— del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dada en Bogotá, D. E., a los doce (12) días del mes de julio de mil novecientos ochenta y nueve (1989).

La Jefe División de Asuntos Jurídicos,
Carmelita Ossa Henao.

**TEXTO MODIFICADO DEL ARTICULO VII
DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO
MARITIMO INTERNACIONAL, 1965**

Artículo VII. 1) El anexo al presente Convenio puede ser modificado por los gobiernos contratantes bien a iniciativa de uno de ellos o por una Conferencia convocada a dicho efecto.

2) Todo gobierno contratante puede tomar la iniciativa de proponer una enmienda al anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organización (en adelante denominado el "Secretario General"):

a) Toda enmienda propuesta de conformidad con este párrafo será examinada por el Comité de Facilitación de la Organización, a condición de que haya sido circulada por lo menos tres meses antes de la reunión del mencionado Comité. Si fuere adoptada por los dos tercios de los gobiernos contratantes presentes y votantes en el Comité, la enmienda será comunicada por el Secretario General a todos los gobiernos contratantes;

b) Toda enmienda al anexo en virtud de este párrafo entrará en vigor 15 meses después de haber sido comunicada la propuesta por el Secretario General a todos los gobiernos contratantes a menos que dentro de los 12 meses después de tal comunicación un tercio, por lo menos, de los gobiernos contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan la propuesta;

c) El Secretario General informará a todos los gobiernos contratantes de toda notificación recibida en virtud del apartado b) y de la fecha de entrada en vigor;

d) Los gobiernos contratantes que no acepten una enmienda no quedarán obligados por dicha enmienda sino que se atenderán al procedimiento previsto en el Artículo VIII del presente Convenio.

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

4) El Secretario General informará a los gobiernos signatarios, en el plazo más breve, de la adopción y entrada en vigor de toda enmienda adoptada de conformidad con el presente Artículo.

La suscrita Jefe de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores,

HACE CONSTAR:

Que la presente reproducción es fotocopia fiel e íntegra del texto certificado del "Texto Modificado del Artículo VII del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional", 1965 que reposa en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos —Sección de Tratados— del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dada en Bogotá, D. E., a los doce (12) días del mes de julio de mil novecientos ochenta y nueve (1989).

La Jefe División de Asuntos Jurídicos,
Carmelita Ossa Henao.

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA
FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNA-
CIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA,
APROBADAS POR LA CONFERENCIA
DE GOBIERNOS CONTRATANTES
EL 5 DE MARZO DE 1986**

CAPITULO PRIMERO A**Definiciones.**

Se intercalan las siguientes definiciones:

"Documento. Portador de datos con entradas de datos.

Portador de datos. Medio proyectado como soporte en el que registrar entradas de datos".

CAPITULO PRIMERO B**Disposiciones generales.**

A continuación de la actual norma 1.1 se añade la nueva práctica recomendada 1.1.1, de modo que el texto sea el siguiente:

"1.1.1 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas debieran tener en cuenta las consecuencias que en relación con la facilitación pueden derivarse de la adopción de técnicas de ordenación y transmisión automáticas de datos, y debieran estudiar éstas en colaboración con los armadores y todas las demás partes interesadas.

Debieran simplificarse las prescripciones relativas a información y los procedimientos de control existentes, y debiera estudiarse la posible conveniencia de lograr una compatibilidad con otros sistemas de información pertinentes".

CAPITULO SEGUNDO B**Contenido y objeto de los documentos.**

Se enmienda la norma 2.2.3 de modo que diga lo siguiente:

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

Se enmienda la norma 2.3.3 de modo que diga lo siguiente:

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

Se enmienda la práctica recomendada 2.3.4 de modo que diga lo siguiente:

"2.3.4 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas debieran aceptar un ejemplar del manifiesto del buque en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga todos los datos previstos en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 y esté fechada y firmada o autenticada de acuerdo con la norma 2.3.3.

Como posibilidad distinta, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del conocimiento firmado o autenticado de acuerdo con la norma 2.3.3 o una copia certificada, si la variedad y el número de las mercancías enumeradas lo permiten y si los datos previstos en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 que no figuran en dichas copias constan en otro documento debidamente certificado".

Se enmienda la norma 2.4.1 de modo que diga lo siguiente:

"2.4.1 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la declaración de provisiones de a bordo 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".

Se enmienda la primera frase de la norma 2.5.1 de modo que diga lo siguiente:

"2.5.1 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la declaración de efectos y mercancías de la tripulación, fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente...".

Se enmienda la norma 2.6.2 de modo que diga lo siguiente:

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

Se añade una nueva norma 2.6.3 con el texto siguiente:

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

Se añade una nueva práctica recomendada 2.6.4 cuyo texto es el siguiente:

"2.6.4 **Práctica recomendada.** En las circunstancias expuestas en la norma 2.6.3, pero cuando haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, normalmente las autoridades públicas debieran no exigir la presentación de una lista nueva y completa de la tripulación, sino aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas".

Se enmienda la práctica recomendada 2.7.4 de modo que diga lo siguiente:

"2.7.4 **Práctica recomendada.** Una lista establecida por la compañía de navegación para sus propios usos debiera ser aceptada en lugar de la lista de pasajeros a condición de que contenga por lo menos los datos exigidos de conformidad con la práctica recomendada 2.7.3 y que esté fechada y firmada o autenticada de conformidad con la norma 2.7.5".

Se enmienda la norma 2.7.5 de modo que diga lo siguiente:

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

CAPITULO SEGUNDO E

Medidas para facilitar la tramitación de formalidades referentes a la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes.

Se añade una nueva práctica recomendada 2.12.2 con el texto siguiente:

"2.12.2 **Práctica recomendada.** Los gobiernos contratantes debieran 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".

La práctica recomendada 2.12.2 pasa a ser 2.12.3.

La norma existente 2.12.3 pasa a ser 2.12.4.

La práctica recomendada existente 2.12.4 pasa a ser 2.12.6 y la referencia que en ella se hace a la "norma 2.12.3" se cambia por "norma 2.12.4".

La práctica recomendada existente 2.12.5 pasa a ser 2.12.6 y la referencia que en ella se hace a la "norma 2.12.3" se cambia por "norma 2.12.4".

CAPITULO SEGUNDO G

Tramitación de documentos.

Se enmienda la norma 2.15 de modo que diga lo siguiente:

"2.15 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la información transmitida a través de cualquier medio legible y comprensible, incluso los documentos manuscritos con tinta o lápiz indeleble o producidos por técnicas de ordenación automática de datos".

Se añade una nueva norma 2.15.1 con el texto siguiente:

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

CAPITULO QUINTO B

Errores en los documentos: sanciones.

Se enmienda la norma 5.3 de modo que diga lo siguiente:

"5.3 Norma. Si se encuentran errores en los documentos a que hace referencia el anexo, que hayan sido firmados por el capitán o el armador, o en nombre de éstos, o autenticados de otra manera, no se impondrán sanciones hasta que se haya dado una oportunidad de demostrar ante las autoridades públicas que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida, y han sido cometidos sin intención de infringir leyes o reglamentos".

En las normas 4.1; 4.4.1 y 5.4.1 se sustituye el término "debieran" por el término "deberán". Las restantes correcciones que figuran al final del original inglés son innecesarias en el texto español.

La suscrita Jefe de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores,

HACE CONSTAR:

Que la presente reproducción es fotocopia fiel e íntegra del texto certificado de las "enmiendas al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 en su forma enmendada, aprobadas por la Conferencia de Gobiernos Contratantes el 5 de marzo de 1986", que reposa en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos - Sección de Tratados - del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dada en Bogotá, D. E., a los doce (12) días del mes de julio de mil novecientos ochenta y nueve (1989).

La Jefe División de Asuntos Jurídicos,

Carmelita Ossa Henao.

RESOLUCION FAL 1 (17)

aprobada el 17 de septiembre de 1987

Aprobación de enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.

El Comité de Facilitación,

Recordando el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, en adelante llamado "el Convenio", que trata del procedimiento que se ha de seguir para enmendar las disposiciones del anexo del Convenio;

Recordando además las funciones que el Convenio confiere al Comité de Facilitación por lo que respecta al examen y la aprobación de las enmiendas al Convenio;

Habiendo examinado en su 17 período de sesiones las enmiendas al anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con su artículo VII 2) a);

1. Aprueba, de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas a las normas 5.11 y 5.12 y a las prácticas recomendadas 2.3.4; 2.6.1 y 5.4 del anexo del Convenio, cuyos textos figuran en el anexo de la presente Resolución;

2. Toma nota de que, de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, las referidas enmiendas entrarán en vigor el 1º de enero de 1989 a menos que, antes del 1º de octubre de 1988, un tercio como mínimo de los gobiernos contratantes del Convenio hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las citadas enmiendas;

3. Pide al Secretario General que de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los gobier-

nos contratantes del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada;

4. Pide además al Secretario General que notifique prontamente a todos los gobiernos signatarios la aprobación y entrada en vigor de las enmiendas.

ANEXO

Enmiendas de 1978 al anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, aprobadas por el Comité de Facilitación el 17 de septiembre de 1987.

La práctica recomendada 2.3.4 pasa a ser norma y se enmienda de modo que diga:

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

Se añade una nueva norma recomendada 2.3.4.1 según el siguiente texto:

"2.3.4.1 Práctica recomendada. Como posibilidad distinta a lo estipulado en la norma 2.3.4, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del documento de transporte firmado o autenticado de acuerdo con la norma 2.3.3, o una copia certificada del mismo, si la naturaleza y la cantidad de la carga lo permiten y si los datos previstos en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 que figuren en dichos documentos se consignan en otro lugar debidamente certificados".

La práctica recomendada 2.6.1 pasó a ser norma, y se enmienda de modo que diga:

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

- Nombre y nacionalidad del buque.
- Apellido(s).
- Nombre(s).
- Nacionalidad.
- Grado o funciones.
- Fecha y lugar de nacimiento.
- Clase y número del documento de identidad.
- Puerto y fecha de llegada.
- Procedente de...

Se enmienda la práctica recomendada 5.4 de modo que diga:

"5.4 Práctica recomendada. Los servicios normales de las autoridades públicas debieran ser facilitados gratuitamente en los puertos durante horas normales de servicio. Las autoridades públicas debieran establecer para sus servicios portuarios horas normales de servicio que correspondan a los períodos en los que suele haber mayor volumen de trabajo".

Se enmienda la sección 5F de modo que diga:

F) Ayuda de emergencia.

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

5.11 Norma. Las autoridades públicas facilitarán en todo lo posible la entrada y el despacho de personas, carga, materiales y equipo, necesarios para hacer frente a las situaciones indicadas en la norma 5.11".

La Suscrita Jefe de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores,

HACE CONSTAR:

Que la presente reproducción es fotocopia fiel e íntegra del texto certificado de las "enmiendas de 1987 al anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada" que reposa en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos - Sección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dada en Bogotá, D. E., a los doce (12) días del mes de julio de mil novecientos ochenta y nueve (1989).

La Jefe División de Asuntos Jurídicos,

Carmelita Ossa Henao.

Rama Ejecutiva del Poder Público.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. E., 19 de julio de 1989.

Aprobado. Sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

(Fdo.) VIRGILIO BARCO VARGAS

El Secretario de la Presidencia de la República, encargado de las funciones del Despacho del Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Germán Montoya Vélez.

DECRETA:

Artículo 1º Apruébase el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986 y 1987.

Artículo 2º De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965, en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986, 1987, que por el artículo 1º de esta Ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional.

Artículo 3º La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D. E., a los...

Presentado al honorable Congreso de la República por los suscritos Ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Julio Londoño Paredes.

El Ministro de Defensa Nacional,

Oscar Botero Restrepo.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y con sujeción a lo dispuesto en el artículo 120, numeral 20 y el 76, numeral 18 de la Constitución Política, tenemos el agrado de presentar a la consideración del honorable Congreso el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986 y 1987.

Antecedentes.

La Organización Marítima Internacional "OMI", es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se entiende única y exclusivamente de los asuntos marítimos y brinda un sistema de colaboración entre los gobiernos en materia de reglamentaciones prácticas gubernamentales, relativas a cuestiones técnicas de toda índole concerniente a la navegación comercial internacional. Colombia hace parte de dicha Organización desde el 19 de noviembre de 1974 fecha del depósito del instrumento de aceptación e igualmente hace parte de varios convenios de dicha Organización que han servido para armonizar las prácticas de nuestro país, con estándares y reglamentaciones internacionales aceptadas.

El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, que se somete a consideración de los honorables Congresistas, tiene por finalidad simplificar y reducir, en lo posible, los trámites, las formalidades y los documentos exigidos para la entrada, permanencia en puerto y salida de buques que efectúen viajes internacionales; se refiere a todos los documentos exigidos por las autoridades de aduana, inmigración, sanidad y otras autoridades públicas relativas al buque, su tripulación, pasajeros, equipaje, carga y correo que transporta.

El Convenio demuestra las razones por las que autoridades y compañías deben adoptar el sistema uniforme de documentación elaborado por la OMI y recomendado por su Asamblea para su aplicación en todo el mundo.

En diversos estudios se han indicado los problemas con que se enfrentan las empresas navieras para satisfacer las demandas de documentos que les solicitan las autoridades portuarias cuando no se siguen los procedimientos de facilitación. Hay que tener en cuenta las horas hombre que han de desperdiciarse unos oficinistas; y no olvidemos que por desconocer la documentación exigida en puertos extranjeros se sufren costosas demoras, se pierde la hora propicia de la marea, o se tienen inmovilizadas las cuadrillas de estibadores mientras se tramita la documentación.

Aunque el requisito de documentos varía de puerto en puerto, la información que en ellos se solicita es con frecuencia idéntica. A la pérdida de tiempo y trabajo que acarrea la diversidad y multiplicidad de formularios se añaden otros, como el de la traducción al idioma del país, los requisitos de visado consular, las variaciones de formatos o clases de papel y la necesidad de que el capitán del buque verifique y certifique la autenticidad de la información presentada.

Si se comparan los requisitos propios de la industria naviera con los de la industria del transporte aéreo internacional, nos damos cuenta que los buques mercantes zozobran en un mar de documentos; mientras que a los aviones se les exige frecuentemente tres o cuatro documentos, los puertos del mismo país exigen a un solo buque más o menos 22 o 32 documentos distintos.

Teniendo en cuenta lo anotado hasta ahora, se llega a la siguiente conclusión:

1. La necesidad de simplificar los documentos de los buques, tendiente igualmente a armonizar las exigencias de los distintos gobiernos con la prosperidad general para sus marinas mercantes.

2. La simplificación y armonización pueden ahorrar muchos gastos, tanto a la industria como al Gobierno, lo cual debe ser motivo suficiente para aprobar el Convenio y tomar las medidas necesarias.

3. La simplificación de los documentos exigidos a los buques incumbe al Gobierno y su cooperación es fundamental si se quiere llegar a su armonización.

El Convenio parte de tres tareas, a saber: Simplificación, que es el proceso en que los datos y los documentos innecesarios quedan eliminados o al menos modificados; unificación, que es la fusión en uno solo de varios documentos semejantes siempre que sea po-

sible; normalización, que determina el formato, contenido y lenguaje de los documentos concebidos con fines y usos específicos y su aceptación y utilización general en toda la industria.

Alcances del Convenio.

El Convenio es un tratado de carácter multilateral en virtud del cual las partes se comprometen a establecer uniformidad y sencillez en la facilitación del tráfico marítimo internacional.

Hoy, todos los países han reconocido la necesidad de facilitar los viajes y los transportes marítimos internacionales; el Convenio que entró en vigor el 5 de marzo de 1967, expone principios generales relativos a la facilitación.

En la conferencia que adoptó y aprobó el Convenio se llegó a la conclusión que había que simplificar los trámites, las formalidades y los documentos exigidos a la llegada y salida de los buques y que, en particular, las autoridades públicas no exigieran más declaraciones que las prescritas por el Convenio. Pero esto no es óbice para que los gobiernos exijan otros documentos o información que estimen necesarios, en caso de una amenaza para el orden público, la seguridad pública, o la salud pública o para impedir la introducción o propagación de enfermedades o plagas.

El Convenio admite que los gobiernos continúen exigiendo a efectos de inspección, no de retención, diversos documentos relativos a registro, arqueo, seguridad de la navegación y otros análogos; y es claro señalar que ninguna de las disposiciones del Convenio podría interpretarse como obstáculo para la aplicación de medidas más favorables para facilitar el transporte marítimo internacional. Las disposiciones del Convenio rigen para todos los tipos de buques, salvo los de guerra y las embarcaciones de recreo.

Otro hecho importante de destacar es que no hay necesidad de modificar la legislación nacional vigente, en especial la aduanera, toda vez que ésta es compatible con los fines y objetivos del Convenio.

En el Convenio, los gobiernos contratantes se comprometen a tomar medidas adecuadas para:

1. Facilitar el tráfico marítimo internacional.
2. Evitar demoras innecesarias a los buques, a sus tripulantes, pasajeros y carga.
3. Uniformar en la mayor medida posible los trámites, las formalidades y los documentos, y
4. Reducir al mínimo las modificaciones que se estimen necesarias para satisfacer exigencias nacionales especiales.

Estas medidas deberán ser de carácter práctico y no menos favorables que las aplicadas en otros medios de transporte internacional.

Principales tópicos del Convenio.

El Convenio tiene en su anexo "normas y prácticas recomendadas sobre formalidades, documentos y trámites que deben aplicarse a la llegada, permanencia en puerto y salida del buque, su tripulación, pasajeros, equipo y carga". El Convenio define las normas como medidas acordadas internacionalmente cuya aplicación se juzga necesaria y practicable para facilitar el tráfico marítimo internacional, y las prácticas recomendadas como medidas cuya aplicación se estime "deseable".

El Convenio dispone que todo gobierno contratante que juzgue imposible cumplir con cualquiera de las normas o que estime necesario adoptar distintas reglamentaciones, debe notificar al Secretario General de la OMI, las "diferencias" entre sus propias prácticas y las normas en cuestión. Rige este mismo procedimiento para las normas nuevas que se adopten o que se modifiquen. En el caso de las prácticas recomendadas, se insta a los gobiernos a que adapten sus leyes en consecuencia, pero sólo se exige que se notifique a la Secretaría General de la OMI cuando se hayan armonizado plenamente con las disposiciones del Convenio sus propios trámites, formalidades y documentos.

Este concepto flexible de normas y prácticas recomendadas junto con otras disposiciones, permite que se progrese incesantemente hacia la formulación y adopción de medidas uniformes en la facilitación del tráfico marítimo internacional.

Los moldes de impresos (4-6).

En el anexo del Convenio, Capítulo 2, literal a), norma 2.1 se enumeran los ocho documentos que las autoridades públicas pueden exigir a un buque y recomienda el máximo de datos y número de copias exigibles. En virtud de la Resolución número 5 aprobada por la Conferencia de 1965, la OMI ha elaborado modelos de seis (06) de esos documentos. Los otros dos documentos son los que exigen el Convenio Postal Universal y el Reglamento Sanitario Internacional.

Los modelos de declaración general, declaración de carga, lista de tripulación y lista de pasajeros incorporan la información, pormenorizada de las prácticas recomendadas 2.2.2.; 2.3.1.; 2.6.1. y 2.7.3., respectivamente, como la información máxima necesaria. La declaración de provisiones de a bordo y la declaración de efectos de la tripulación incorporan las prescripciones de información mínima indispensable contenida.

Al mes de abril de 1989, cincuenta y ocho (58) gobiernos habían informado a la OMI acerca de su utilización en el ámbito nacional de los seis (6) modelos de impresos.

Beneficio de la aplicación del Convenio.

Son considerables los beneficios y las ventajas que para el Gobierno, las autoridades públicas y las entidades comerciales, reporta la aplicación de los documentos normalizados para despacho de buques que recomienda la OMI. Cabe resumirlos como sigue:

1. Ventajas de carácter general.

—Un sistema rápido y uniforme de despachar buques de arribada o salida diligenciándose fácilmente los documentos de despacho antes de la llegada del buque, con la cual se eliminan las demoras y se contribuye a acortar la duración del viaje redondo.

—La reducción al mínimo de los requisitos del despacho de pasajeros y carga, reduce la congestión en el muelle y elimina la necesidad de instalaciones y servicio mayores.

—Fácil reproducción en máquinas pequeñas y baratas, manipuladas por el personal de a bordo y en tierra de los documentos simplificados y normalizados, lo cual reduce la necesidad de archivo y conservación.

—El modelo uniforme permite la utilización de técnicas de declaración automática de datos.

2. Ventajas para los gobiernos:

—Reducción de trabajo administrativo y mejor utilización del personal de aduanas y de otras entidades públicas eliminando documentos e información no esenciales.

—Las formalidades no exigidas en determinados puertos no son más onerosas que las requeridas en puertos competidores.

Los gobiernos pueden utilizar formatos y modelos concebidos por expertos internacionales. Con impresos sencillos y bien ordenados se logra una administración más eficaz y menos costosa, contribuyendo a los buques, pasajeros y carga.

Los impresos nacionales, basados en modelos internacionales resultan de más fácil comprensión para los capitanes y por consiguiente, es más probable que se diligencien correctamente. Se reducen a un mínimo las dificultades idiomáticas.

La posición uniforme de cada impreso de datos semejantes facilita la comprobación de los documentos y de la información requerida.

3. Ventajas para los propietarios de buques:

La ventaja general resulta de la aceptación del principio de que las formalidades aplicables al tráfico marítimo no debieran ser más onerosas que las aplicables a los demás medios de transporte.

Reducción y simplificación de papeleo; disminución de datos exigidos en cada impreso y por consiguiente, menos trabajo.

Si se prevén cambios en la tripulación, provisiones de a bordo durante el viaje, o en cualquier parte de éste, se pueden diligenciar simultáneamente impresos idénticos para diversos puertos. En tales circunstancias, es posible presentar los mismos impresos a la llegada y a la salida.

El manifiesto del buque y la declaración de carga pueden diligenciarse conjuntamente, reduciéndose tanto los gastos como al posibilidad de errores.

La disposición uniforme de los datos facilita el trabajo mecanográfico y la familiarización del personal nuevo con los procedimientos para diligenciar los documentos.

Facilita también la utilización de técnicas de elaboración automática de datos.

4. Ventajas para los expedidores:

La mayor eficacia en el despacho de buques y carga, ahorra tiempo y gastos.

La utilización de documentos comerciales normalizados; por ejemplo —conocimiento de embarque—, simplifica la producción de documentos.

Las cargas que esperan despacho o recogida se exponen durante un tiempo menor al riesgo de daños o hurtos en las instalaciones portuarias.

Se simplifican los requisitos para autenticación de documentos.

El ahorro de tiempo, reduce los gastos de servicios prestados por autoridades públicas fuera del horario de oficina.

Todo lo expresado nos lleva a concluir la necesidad de que Colombia sea parte del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de 1965, habida cuenta de los grandes beneficios que el Convenio representa.

A nuestro entender ha quedado ampliamente demostrada la importancia que representa para Colombia la aprobación del "Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de 1965" en su forma enmendada en 1969, y 1973, 1977, 1986 y 1987 con la certeza que en un futuro podremos contar con las reglas que permitan agilizar el tráfico marítimo internacional y evitar la congestión que hoy día se vive en nuestros puertos marítimos.

Honorables Senadores y Representantes,

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Julio Londoño Paredes.

El Ministro de Defensa Nacional,

Oscar Botero Restrepo.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes.

Bogotá, D. E., agosto 30 de 1989.

Señor Presidente:

Con el objeto de que se proceda a repartir el proyecto de ley número 42 de 1989, por medio de la cual se aprueba el "Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986 y 1987", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en la fecha ante la Secretaría General (artículo 9º de la Ley 7ª de 1945). La materia de que trata el anterior proyecto de ley es de la competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente.

El Secretario General del honorable Senado,

Crispín Villazón de Armas.

PRESIDENCIA DEL SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. E., 30 de agosto de 1989.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dese por repartido el proyecto de la referencia a la Comisión Segunda Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará el mencionado proyecto a la Imprenta Nacional con el fin de que se proceda a su publicación en los Anales del Congreso.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado,

LUIS GUILLERMO GIRALDO HURTADO

El Secretario General del honorable Senado,

Crispín Villazón de Armas.

ASCENSOS MILITARES

para ascenso del Contraalmirante Alvaro Campos Castañeda.

Señor Presidente

y demás miembros de la Comisión Segunda del honorable Senado
Présentes.

Por segunda vez me ha correspondido el honor, por encargo de la Comisión Segunda del honorable Senado, rendir ponencia para un nuevo ascenso del Contraalmirante Alvaro Campos Castañeda al grado de Vicealmirante de la Armada Nacional.

He tenido oportunidad de estudiar detenidamente la hoja de vida de este oficial y he podido constatar los excelentes servicios por él prestados a la institución, tanto por sus capacidades militares que le han permitido sobresalir en los diferentes campos en donde se ha desempeñado, como por los beneficios que de sus acciones ha derivado la Armada Nacional.

El señor Contraalmirante Alvaro Campos Castañeda, como Gerente del Proyecto de la Base Naval A.R.C., Málaga, tuvo un desempeño brillante; fue designado en misión especial en Suecia, a fin de visitar el campamento marítimo en aplicación del mismo proyecto, en Bahía, Málaga. Se desempeñó además como Inspector de la construcción de material naval ante el Gobierno de la República de Alemania Federal. Hizo estudios en New-Port, Estados Unidos de América, para adelantar el curso de Comandó Naval.

En esta forma el señor Contraalmirante Campos Castañeda ha logrado conformar una nutrida y rica hoja de servicios, la cual demuestra sus deseos de superación personal y al mismo tiempo que amplía sus conocimientos en las materias del quehacer militar, ha beneficiado a la Armada Nacional con su experiencia y capacitación.

Se trata de un oficial de grandes méritos, con la vocación y las aptitudes exigidas para ocupar un alto puesto entre el personal distinguido en nuestras Fuerzas Armadas.

Por las razones antes expuestas me es grato proponer:

Sométase a la aprobación de la Comisión Segunda del honorable Senado el ascenso al grado de Vicealmirante del señor Alvaro Campos Castañeda, de acuerdo con el Decreto 2467 del 28 de noviembre de 1988, emanado de la Presidencia de la República, por ajustarse a las disposiciones constitucionales y legales que rigen la materia.

Vuestra Comisión,

Abel Francisco Carbonell,
Senador ponente.