LEY 17 DE 1991

LEY 17 DE 1991

LEY 17 DE 1991

(febrero 4)

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.

Nota: Reglamentada parcialmente por el Decreto 2073 de 1999.

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, que a la letra dice:

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 aquellos 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, debieran 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 2

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 cualquier 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 a bordo.

-La declaración de efectos y mercancías de la tripulación.

-La lista de la tripulación.

-La lista de pasajeros.

-El documentos 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 cualquiera 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 firmado de acuerdo con la norma 2.3. 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 distinta 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:

-Nombres 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 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 la tripulación.

-2 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 aquellas que ya han sido objeto de una declaración a la llegada, ni para las provisiones embarcadas en el puerto y cubiertas por otro documento aduanero presentado en dicho puerto.

2.11.3 **Norma.** Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida, se aceptará el ejemplar de la lista de la tripulación presentada a la llegada si está firmada de nuevo y si da cuenta de 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 dondequiera 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 cuanto 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 preceptúen medidas 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 3

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 rellenada por el pasajero sin exigir que sea rellenada o controlada por el armador. Se debiera rellenar 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 debieran limitarse, por regla general, a las que proceden de una región infectada por una de la 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 techado 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 a las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de control;

b) Tener preparados los documentos de abordo 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 pública 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 cambio 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.

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.

3.16.6 **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.

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 4

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 Internacional, 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 en el 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 aprovisionamiento 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 5

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 análogos 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 al 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 rectificados 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 hombres, 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 abordo 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.

5.6 **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 deben 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 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 de la División de Asuntos Jurídicos, **Carmelita Ossa Henao.**

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

ARTICULO VII

1. El Anexo al presente Convenio pedí 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 atendrán al procedimiento previsto en el artículo VIII del presente Convenio.

3) El Secretario General convocará una Conferencia de los Gobiernos Contratantes encargada de examinar las enmiendas al Anexo cuando un tercio, por lo menos, de dichos Gobiernos lo soliciten. Toda enmienda 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 de la División de Asuntos Jurídicos, **Carmelita Ossa Henao.**

—-

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 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 2B

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 pública competente".

CAPITULO 2 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 2.12.5 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 pasar 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 2G

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 producido 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 5B

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 un 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 contratasen el 5 de marzo de 1986", que reposa en los archivos 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).

El Jefe de la 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 COMITE DE FACILITACION,

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 ADEMAS 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 Gobiernos contratantes del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.

4. PIDE ADEMAS 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 pasa 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 suela 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 de la División de Asuntos Jurídicos, **Carmelita Ossa Henao.**

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:

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 lo 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.

ARTICULO 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 instantemente 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.

ARTICULO 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 aquellos 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.

ARTICULO 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:

a) Firma sin reserva de aceptación;

b) Firma con reserva de aceptación, seguida de aceptación, o

c) 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO XIV

El Secretario General dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios del Convenio, a todos los Gobiernos Contratantes y a todos los Miembros de la Organización, de:

a) El estado de las firmas al presente Convenio y sus fechas;

b) El depósito de instrumentos de aceptación y adhesión así como las fechas de depósito;

c) La fecha en la cual entre en vigor el Convenio de acuerdo con el artículo XI;

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

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 equipos 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:

a) Embarcar y desembarcar otro tipo de pasajeros;

b) Cargar o descargar ningún tipo de carga.

Carga. Todos los bienes, mercancías, objetos y artículos de cualquier clase transportados a abordo 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.

Rama Ejecutiva del Poder Público. Presidencia de la República.

Bogotá, D.E., julio 19 de 1989

Aprobado. Sométase a la consideración del Honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales. (Fdo.) VIRGILIO BARCO

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 primero 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.

El Presidente del honorable Senado de la República, AURELIO IRAGORRI HORMAZA

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes, HERNAN BERDUGO BERDUGO

El Secretario General del honorable Senado de la República, **Crispín Villazón de Armas.**

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes, **Silverio Salcedo Mosquera.**

REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Bogotá, D.E., a 4 de febrero de 1991.

CESAR GAVIRIA TRUJILLO

El Viceministro de Relaciones Exteriores, encargado de las funciones del Despacho del Ministro, **Rodrigo Pardo García-Peña.**

El Ministro de Defensa Nacional, General **Oscar Botero Restrepo**.