

## TERCERA SECCION

### SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

#### **ACUERDO por el que se dan a conocer las Enmiendas al Anexo del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.

JOSÉ ANTONIO MEADE KURIBREÑA y GERARDO RUIZ ESPARZA, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 12, 28 fracciones I y XII y 36 fracciones I, XIV, XVI, XVII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2o. y 3o. fracción III de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales; 7o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores, y 4o. primer párrafo y 5o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

#### CONSIDERANDO

Que el 9 de abril de 1965 se adoptó en Londres, Inglaterra, el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965 (FAL 1965);

Que el FAL 1965 fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión el 27 de diciembre de 1974, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 2 de abril de 1975;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión respectivo ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) el 31 de mayo de 1983;

Que el FAL 1965 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 5 de septiembre de 1983;

Que el FAL 1965 fue modificado por las enmiendas de 1969, 1973 y 1977, y publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 5 de septiembre de 1983, con una Fe de Erratas publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 1983;

Que el FAL 1965 tiene como finalidad establecer medidas destinadas a facilitar la entrada, estancia en puerto, y salida de los buques y para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentran a bordo; así como para unificar los trámites, formalidades y documentos en todos los aspectos en los que dicha uniformidad pueda facilitar y mejorar el tráfico marítimo internacional;

Que el Anexo del FAL 1965 ha tenido varias enmiendas en su contenido, adoptándose cada una de ellas mediante las siguientes resoluciones:

Resolución	Fecha de Adopción
Enmiendas de 1986 (TAD/IED)	5 de marzo de 1986
FAL.1(17)	17 de septiembre de 1987
FAL.2(19)	3 de mayo de 1990
FAL.3(21)	1° de mayo de 1992
FAL.4(22)	29 de abril de 1993
FAL.5(24)	11 de enero de 1996
FAL.6(27)	9 de septiembre de 1999
FAL.7(29)	10 de enero de 2002
FAL.8(32)	7 de julio de 2005
FAL.10(35)	16 de enero de 2009

Que las enmiendas al Anexo del FAL 1965 deben ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación, a fin de darlas a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en el cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la Dependencia responsable de dar seguimiento a los diversos tratados internacionales de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma Parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la Dependencia responsable de regular, promover y organizar la marina mercante, así como de regular las comunicaciones y transportes por agua, e inspeccionar los servicios de la marina mercante, por lo que hemos tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS ENMIENDAS AL ANEXO DEL  
CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer las enmiendas al Anexo del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965, (FAL 1965).

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Las enmiendas a que se refiere el artículo anterior se encuentran previstas en las siguientes resoluciones:

<b>Resolución</b>	<b>Fecha de Entrada en Vigor Internacional</b>
Enmiendas de 1986 (TAD/IED)	1° de octubre de 1986
FAL.1(17)	1° de enero de 1989
FAL.2(19)	1° de septiembre de 1991
FAL.3(21)	1° de septiembre de 1993
FAL.4(22)	1° de septiembre de 1994
FAL.5(24)	1° de mayo de 1997
FAL.6(27)	1° de enero de 2001
FAL.7(29)	1° de mayo de 2003
FAL.8(32)	1° de noviembre de 2006
FAL.10(35)	15 de mayo de 2010

**TRANSITORIO**

**ÚNICO.-** El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Firmado en la Ciudad de México, a los tres días del mes de septiembre de dos mil catorce.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **José Antonio Meade Kuribreña**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARÍTIMO  
INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA,**

**APROBADAS POR LA CONFERENCIA DE GOBIERNOS CONTRATANTES EL 5 DE MARZO DE 1986**

**Capítulo 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.”

**Capítulo 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.”

### Capítulo 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 fichada 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 fichada 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 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.”

Señale 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 (continuación) 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 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”.

#### **Capítulo 2E - 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 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”.

#### **Capítulo 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 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 manuscritas, en facsímil, formada por perforaciones, estampada, en símbolo o producida por cualquier otro medio mecánico o electrónicos, 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.”

#### **Capítulo 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 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.

---

**RESOLUCIÓN 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 17º periodo 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 1 de enero de 1989 a menos que, antes del 1 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 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 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 periodos 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 caso 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.”

---

**RESOLUCIÓN FAL.2(19)****(aprobada el 3 de mayo de 1990)****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 19° periodo 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 al capítulo primero B. DISPOSICIONES GENERALES, a las normas 3.16.7 y 3.17.1 y a las prácticas recomendadas 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 y 3.11.1, y las nuevas prácticas recomendadas 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 y 5.14 del Anexo del Convenio, cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;
2. **RESUELVE**, de conformidad con el Artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de septiembre de 1991 a menos que antes del 1 de junio de 1991 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las 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;
4. **PIDE ADEMÁS** al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos Signatarios la aprobación y entrada en vigor de las enmiendas.

**ANEXO****ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA, APROBADAS POR EL COMITÉ DE FACILITACIÓN EL 3 DE MAYO DE 1990**

**Se enmienda el capítulo primero B. DISPOSICIONES GENERALES, de forma que diga:**

**"B DISPOSICIONES GENERALES**

Teniendo en cuenta el párrafo 2 del artículo V del Convenio, las disposiciones del presente Anexo no impedirán que las autoridades públicas tomen las medidas pertinentes, incluida la solicitud de información suplementaria, que estimen necesarias en caso de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyan un grave peligro para el orden público, la seguridad pública o la salud pública, tales como los actos ilícitos contra la seguridad del tráfico marítimo y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, o para impedir la introducción o la propagación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o plantas."

**Se añade la nueva práctica recomendada 1.3 siguiente:**

**"1.3 Práctica recomendada.** Las medidas y procedimientos impuestos por los Gobiernos Contratantes con fines de seguridad o de control de estupefacientes deben ser eficaces y, siempre que sea posible, deben utilizarse técnicas avanzadas, entre ellas el tratamiento automático de datos. Tales medidas y procedimientos deben implantarse de modo tal que causen las mínimas molestias respecto de los buques, personas y bienes a bordo y que se eviten demoras innecesarias."

**Se añade la nueva práctica recomendada 2.7.6.1 siguiente:**

**“2.6.7.1 Práctica recomendada.** Cuando la documentación de un polizón sea insuficiente, las autoridades públicas deben, siempre que sea factible y en la medida compatible con la legislación y las prescripciones de seguridad nacionales, entregar una carta, acompañada de una fotografía del polizón, con cualquier información importante. La carta, autorizando la devolución del polizón al puerto de origen por cualquier medio de transporte y especificando. Las demás condiciones que puedan imponer las autoridades, debe entregarle al propietario del buque o al armador responsable del transporte del polizón. Esta carta contendrá la información que prescriban las autoridades de los puntos de tránsito y del punto original de embarco.”

**Nota:** Con esta recomendación no se pretende impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente el caso de un polizón con miras a su posible procesamiento o deportación. Además, no deberá interpretarse de ninguna manera como contraria a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, del 28 de julio de 1951, que se refiere a la prohibición de la expulsión o devolución de un refugiado.

**Se enmienda la práctica recomendada 2.12 de forma que diga:**

**“2.12 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas para reducir al mínimo el tiempo de permanencia en puerto, proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas con la llegada y salida de buques, así como los medios de embarco y desembarco, carga y descarga, servicios de reparaciones, etc., y las medidas de seguridad relacionadas con ellas. También deben disponer lo necesario para que, en la medida de lo posible, las formalidades de entrada y salida de los buques de carga y su cargamento se puedan llevar a cabo en la zona de carga y descarga.”

**Se enmienda la práctica recomendada 2.12.1 de forma que diga:**

**“2.12.1 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas a fin de proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario con objeto de allanar y simplificar la manipulación y las formalidades de despacho de la carga. Tales medios deben abarcar todas las fases desde la llegada del buque al muelle: descarga, despacho por la autoridad pública y, de ser necesario, almacenaje y reexpedición. Debe haber acceso cómodo y directo entre el almacén de mercancías y la zona de despacho por la autoridad pública, la cual debe de estar situada cerca de los muelles, y deben instalarse medios transportadores mecánicos dondequiera que sea posible.”

**Se enmienda la práctica recomendada 3.9.1 de forma que diga:**

**“3.9.1 Práctica recomendada.** Siempre que sea posible, las autoridades públicas deben suprimir las formalidades de inspección de los equipajes acompañados de pasajeros a la salida, atendiendo debidamente a la posible necesidad de imponer medidas de seguridad apropiadas.”

**Se enmienda la práctica recomendada 3.11 de forma que diga:**

**“3.11 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas e fin de proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario con objeto de acelerar los trámites aduaneros de los pasajeros, la tripulación y los equipajes, proveer el personal necesario y asegurarse de que hay instalaciones adecuadas, teniendo muy en cuenta los medios de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de sistemas mecanizados), así como los lugares donde los pasajeros sufren frecuentemente retrasos. Cuando sea necesario, deben proveerse medios para hacer bajo techado el trayecto del buque a los puntos de control de los pasajeros y la tripulación. Estos medios e instalaciones deben ser adaptables y susceptibles de ampliación para responder a medidas de seguridad más rigurosas en situaciones de mayor amenaza.”

**Se enmienda la práctica recomendada 3.11.1 de forma que diga:****“3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deben:**

- a) con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, proveer medios apropiados, tales como:

- i) un método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;
  - ii) un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar fácilmente sus equipajes facturados tan pronto como sean depositados en la zona donde pueden ser reclamados;
  - iii) instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o impedidos;
- b) asegurarse de que las autoridades portuarias tomen todas la medidas necesarias:
- i) para que sean instalados accesos fáciles y rápidos para los pasajeros y equipajes a los medios de transporte locales;
  - ii) para que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones a efectos de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros.”

**Se añaden las nuevas prácticas recomendadas 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 y 3.11.5 siguientes:**

**“3.11.2 Práctica recomendada.** Se deben adoptar medidas para que los pasajeros con deficiencias de tipo auditivo y visual tengan fácil acceso a toda la información necesaria sobre seguridad y transporte.

**3.11.3 Práctica recomendada.** Lo más cerca posible de las entradas principales del edificio de la estación marítima debe haber puntos reservados para dejar y recoger a los pasajeros impedidos o de edad avanzada. Dichos puntos estarán indicados claramente con las señales adecuadas. No debe haber obstáculos en las rutas de acceso.

**3.11.4 Práctica recomendada.** Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, se debe procurar en la mayor medida posible ofrecer servicios de transporte público accesibles y a un precio razonable, adaptando los servicios existentes y previstos o facilitando medios especiales destinados a los pasajeros que tengan dificultades para moverse.

**3.11.5 Práctica recomendada.** Se debe disponer lo necesario para que en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, según proceda, existan instalaciones adecuadas a fin de permitir el embarco y desembarco de los pasajeros de edad avanzada y los impedidos en condiciones de seguridad.”

**Se enmienda la norma 3.16.7 de forma que diga:**

**“3.16.7 Norma.** Por lo general, y salvo que sea por razones de seguridad y para comprobar su identidad y admisibilidad, las autoridades públicas responsables del control de inmigración no deben someter a interrogatorios personales a los pasajeros de crucero.”

**Se enmienda la norma 3.17.1 de forma que diga:**

**“3.17.1 Norma.** Los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en él, no deben ser normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades públicas, salvo por razones de seguridad.”

**Se añade al capítulo 51. nueva sección G siguiente:**

**“G COMISIONES NACIONALES DE FACILITACIÓN**

**5.13 Práctica recomendada.** Cada Gobierno Contratante, cuando lo estime necesario y apropiado, debe establecer un programa nacional de facilitación del transporte marítimo basado en las prescripciones del presente Anexo relacionadas con la facilitación y asegurarse de que el objetivo de su programa de facilitación consista en tomar todas las medidas oportunas para facilitar el movimiento de buques, carga, tripulaciones, pasajeros, correo y provisiones, y eliminar los obstáculos y retrasos innecesarios.

**5.14 Práctica recomendada.** Cada Gobierno Contratante debe establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo para estimular la adopción e implementación de medidas de facilitación entre los diversos departamentos gubernamentales, organismos y otras organizaciones que se ocupen o sean responsables de los distintos aspectos del tráfico marítimo internacional, así como con las autoridades portuarias, propietarios de buques y armadores.

**Nota:** Se ruega a los Gobiernos Contratantes que, al establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, tengan en cuenta las directrices que figuran en la circular FAL 5/Circ.2.”

**RESOLUCIÓN FAL.3(21)****(aprobada el 1 de mayo de 1992)****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 aprobación de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 21° periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a),

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;
2. RESUELVE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de septiembre de 1993 a menos que antes del 1 de junio de 1993 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las enmiendas;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos signatarios la aprobación y entrada en vigor de dichas enmiendas.

**ANEXO****ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL**

En el capítulo 1, Definiciones y disposiciones generales, añádase lo siguiente en

A Definiciones:

"Medidas de seguridad. Medidas acordadas a nivel internacional para aumentar la seguridad a bordo de los buques y en las zonas portuarias a fin de prevenir los actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes.\*

-----  
\* Véanse el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y la circular MSC/Circ.443 del 26 de septiembre de 1986 sobre "Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques."

"Documento de transporte. Documento que da fe de que existe un contrato de transporte entre el propietario del buque y el cargador, que puede ser una carta de transporte marítimo, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal."

En el capítulo 2, Llegada, permanencia y salida de buques:

Modifíquese la práctica recomendada 2.3.1 de modo que diga:

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

- a) a la entrada
  - nombre y nacionalidad del buque

- nombre del capitán
  - puerto de procedencia
  - puerto donde está redactada la declaración
  - marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
  - números de los documentos de transporte de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión
  - puertos en los cuales la carga que permanece a bordo será desembarcada
  - primeros puertos de embarque de las mercancías cargadas según los documentos de transporte multimodal o conocimientos de embarque directos
- b) a la salida
- nombre y nacionalidad del buque
  - nombre del capitán
  - puerto de destino
  - para las mercancías cargadas en el puerto en cuestión, marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de las mercancías
  - números de los documentos de transporte de la carga embarcada en el puerto en cuestión.”

Modifíquese la nota correspondiente a la práctica recomendada 2.7.6.1 de modo que diga:

**“Nota:** Esta recomendación no tiene por objeto impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente al polizón a efectos de una posible acción judicial o deportación. Además, nada de lo indicado en esta recomendación se interpretará como una contradicción de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, firmada el 28 de julio de 1951, ni en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, firmado el 31 de enero de 1967, que tratan de la prohibición de expulsar o devolver a un refugiado.”

Elévese a norma la práctica recomendada 2.12.6 y modifíquese de modo que diga:

“2.12.6 **Norma.** Las autoridades públicas permitirán que los contenedores y las paletas que entren en el territorio de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en la norma 4.8, 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.”

Añádanse las normas 2.12.7 y 2.12.8 siguiente:

“2.12.7 **Norma.** Los Gobiernos Contratantes permitirán la importación temporal de elementos de contenedores sin pago de derechos de aduana ni otros impuestos y derechos, cuando estos elementos se necesiten para la reparación de contenedores que ya se han admitido de conformidad con lo previsto en la norma 4.8.

2.12.8 **Norma.** Las autoridades públicas, respetando toda prohibición o limitación nacional y todas las medidas necesarias en materia de seguridad de puertos o de control de narcóticos, asignarán prioridad al despacho de animales vivos, mercancías perecederas y otros envíos de índole urgente.”

En el capítulo 3, Llegada y salida de personas:

Elévense a normas las prácticas recomendadas 3.2 y 3.3 y modifíquese de modo que digan:

“3.2 **Norma.** Las autoridades públicas tomarán medidas para que los pasaportes de los pasajeros u otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar no sean controlados más que una vez por las autoridades de inmigración, tanto a la llegada como a la salida. Además, podrá exigirse la presentación de dichos pasaportes u otros documentos oficiales de identidad con fines de verificación o de identificación en relación con los trámites de aduana u otros trámites a la llegada y la salida.

**3.3 Norma.** Después de la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, las autoridades públicas restituirán estos documentos inmediatamente tras su verificación en lugar de retenerlos con fines de control suplementario, excepto si existe algún obstáculo para la admisión de un pasajero en el territorio.”

Modifíquese la norma 3.7 de modo que diga:

**“3.7 Norma.** Cuando las personas a bordo deban demostrar que están protegidas contra la fiebre amarilla, las autoridades públicas aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en el formulario previsto por el Reglamento Sanitario Internacional.”

Añádase la nueva práctica recomendada 3.11.6 siguiente:

**“3.11.6 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas, a fin de acelerar el despacho, deben considerar la posibilidad de introducir el sistema de dos salidas\* para el despacho de pasajeros con sus equipajes y vehículos privados de carretera.

---

\* Véase la práctica recomendada 11 y el apéndice II del anexo F 3 del Convenio de Kioto.”

Modifíquese la norma 3.14 de modo que diga:

**“3.14 Norma.** Las autoridades públicas aceptarán, sin retraso injustificado, a las personas a bordo de un buque para verificar su admisibilidad en el territorio de un Estado.”

En el capítulo 4, Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios:

.1 Modifíquese la práctica recomendada 4.2 de modo que diga:

**“4.2 Práctica recomendada.** Los Estados Contratantes que tengan intereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas deben concluir acuerdos especiales, de conformidad con el artículo 85 del Reglamento Sanitario Internacional, en los casos en que tales acuerdos faciliten la aplicación de dicho Reglamento.”

En el capítulo 5, Disposiciones diversas:

.1 Modifíquese la norma 5.9 de modo que diga:

**“5.9 Norma.** Las autoridades públicas no exigirán que el propietario del buque haga figurar pormenores especiales en el documento de transporte o la copia de este documento, a menos que actúe en calidad de importador o exportador o en nombre del importador o exportador.”

.2 Añádase lo siguiente:

**“H. TRATAMIENTO ELECTRÓNICO DE DATOS/INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS (TED/IED)**

**5.15 Práctica recomendada.** Al introducir las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para facilitar el despacho de buques, los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas y empresas privadas interesadas a que realicen el intercambio de datos electrónicamente de conformidad con normas internacionales.

**5.16 Norma.** Las autoridades públicas aceptarán cualquiera de los documentos exigidos para el despacho de buques, cuando se hayan preparado mediante técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de datos con arreglo a normas internacionales, a condición que contengan la información exigida.

**5.17 Norma.** Las autoridades públicas, al introducir las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, limitarán la información que exijan a la que prescriban las disposiciones pertinentes de este Anexo.

**5.18 Práctica recomendada.** Cuando se planifiquen, introduzcan o modifiquen técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, las autoridades públicas procurarán:

- a) ofrecer a todas las partes interesadas, desde el comienzo, la oportunidad de realizar consultas;
- b) evaluar los procedimientos actuales y eliminar los que sean innecesarios;
- c) determinar los procedimientos que se deben informatizar;
- d) utilizar al máximo posible las recomendaciones de las Naciones Unidas y las normas pertinentes de la ISO;
- e) adaptar dichas técnicas a las aplicaciones multimodales; y
- f) tomar las medidas necesarias para reducir al mínimo los gastos de aplicación de dichas técnicas por los armadores y otras empresas privadas.

**5.19 Norma.** Las autoridades públicas, cuando introduzcan técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, fomentarán su utilización, sin exigirla, por lo armadores y otras empresas interesadas.

**I. PAQUETE DE REGALOS PERSONALES Y MUESTRAS COMERCIALES**

**5.20 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben establecer procedimientos simplificados para el despacho sin tardanza de paquetes de regalos personales y muestras comerciales que no excedan de cierto valor o calidad, que se debe fijar al nivel más elevado posible.

**J. FORMALIDADES Y DERECHOS CONSULARES**

**5.21 Norma.** Los Gobiernos Contratantes no exigirán formalidades ni derechos consulares en relación con los documentos para el despacho de buques.

**K. PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN ANTES DE LA LLEGADA DE LA CARGA DE IMPORTACIÓN**

**5.22 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos que permitan presentar a las aduanas información relativa a la carga de importación antes de su llegada a fin de facilitar el despacho de aduanas.

**L. DESPACHO DE EQUIPO ESPECIAL**

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

**M. DOCUMENTOS FALSIFICADOS**

**5.24 Norma.** Cada Estado Contratante se asegurará de que las autoridades públicas se incautan de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o falsos de las personas no admisibles. Tales documentos se retirarán de la circulación y se devolverán a las autoridades competentes cuando sea posible. En su lugar, el Estado que haya confiscado el documento expedirá una carta de envío a la que se adjuntará, si es posible, una fotocopia de los documentos de viaje falsificados, así como cualquier otra información importante. La carta de envío y su documentación adjunta se entregarán al armador que efectúe la devolución de la persona no admisible. Esta documentación servirá para facilitar información a las autoridades del punto de tránsito y del punto original de embarque.

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

**ENMIENDAS DESTINADAS A REESTRUCTURAR EL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN****Reestructuración de los capítulos y sus secciones**

En el capítulo 1, añádase la siguiente sección "C": "Técnicas de tratamiento electrónico de datos".

En el capítulo 2, suprimase la sección "E" y añádase la siguiente nueva sección "G":

"G. Errores en los documentos: sanciones".

Modifíquense las letras de encabezamiento de las secciones "F" y "G" de modo que sean "E" y "F".

En capítulo 3, modifíquese el encabezamiento de la sección "B" de modo que diga lo siguiente:

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

En el capítulo 3, añádase la siguiente sección "C":

"C. Instalaciones especiales para el transporte marítimo de los pasajeros de edad avanzada y de los impedidos";

Modifíquense las letras de los encabezamientos de las secciones "C", "D", "E", y "F" de modo que sean "D", "E", "F" y "G".

Modifíquese el capítulo 4 de modo que diga lo siguiente:

**"CAPÍTULO 5 – SANIDAD PÚBLICA Y CUARENTENA, INCLUIDOS SERVICIOS VETERINARIOS Y FITOSANITARIOS"**

Añádase el siguiente nuevo capítulo 4:

**"CAPÍTULO 4 – LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LA CARGA Y OTROS EFECTOS"**

En el nuevo capítulo 4, añádanse las siguientes secciones:

- A. Disposiciones generales
- B. Formalidades relativas a la carga destinada a la exportación
- C. Formalidades relativas a la carga destinada a la importación
- D. Contenedores y paletas
- E. Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto
- F. Limitación de la responsabilidad del propietario del buque"

Modifíquese el capítulo 5 de modo que diga lo siguiente:

**"CAPITULO 6 - DISPOSICIONES DIVERSAS"**

En el nuevo capítulo 6, suprimase las secciones "B", "D", "E", "H", "I", "J", "K", "L" y "M".

Modifíquense las letras de los encabezamientos de las secciones "C", "F" y "G" de modo que sean "B", "C" y "D".

**Nueva disposición de las normas y prácticas recomendadas en las secciones**

En el capítulo 1, la sección B incluirá:

Norma 1.1; y  
Prácticas recomendadas 1.1.1, 1.2 y 1.3

En el capítulo 1, la sección C incluirá:

Normas 5.16, 5.17 y 5.19; y  
Prácticas recomendadas 5.15 y 5.18.

En el capítulo 2, la sección A incluirá:

Normas 2.1 y 5.21.

En el capítulo 2, la sección B incluirá:

Normas 2.2, 2.2.3, 2.3, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.4, 2.4.1, 2.5, 2.5.1, 2.6, 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3, 2.7, 2.7.5, 2.7.6, 2.8 y 2.9; y  
Prácticas recomendadas 2.2.1, 2.2.2, 2.3.1, 2.3.4.1, 2.3.5, 2.5.2, 2.6.4, 2.7.1, 2.7.2, 2.7.3, 2.7.4 y 2.7.6.1.

En el capítulo 2, la sección C incluirá:

Norma 2.10.

En el capítulo 2, la sección D incluirá:

Normas 2.11, 2.11.1 y 2.11.3; y  
Práctica recomendada 2.11.2.

En el capítulo 2, la sección E incluirá:

Práctica recomendada 2.13.

En el capítulo 2, la sección F incluirá:

Normas 2.15, 2.15.1 y 2.16; y  
Práctica recomendada 2.14.

En el capítulo 2, la sección G incluirá:

Normas 5.2 y 5.3.

En el capítulo 2, la sección H incluirá:

Normas 2.17, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21, 2.22, 2.23, y 2.24.

En el capítulo 3, la sección A incluirá:

Normas 3.1, 3.2, 3.3, 5.24, 3.7, 3.10, 3.10.1, y 3.10.2; y  
Prácticas recomendadas 3.1.1, 3.4, 3.5, 3.6, 3.8, 3.9, 3.9.1, 3.9.2 y 3.10.3.

En el capítulo 3 la sección B incluirá:

Normas 3.12, 3.14, 3.15, y 3.15.1; y  
Prácticas recomendadas 3.11, 3.11.1, 3.11.6, 3.13, y 3.15.2.

En el capítulo 3 la sección C incluirá:

Prácticas recomendadas 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, y 3.11.5.

En el capítulo 3, la sección D incluirá:

Normas 3.16.1, 3.16.2, 3.16.3, 3.16.4, 3.16.6, 3.16.7, 3.16.8, 3.16.12, 3.16.13, y 3.16.15; y  
Prácticas recomendadas 3.16.5, 3.16.9, 3.16.10, 3.16.11, 3.16.14 y 3.16.16.

En el capítulo 3, la sección E incluirá:

Norma 3.17.1; y  
Prácticas recomendadas 3.17.2, 3.17.3, 3.17.4, 3.17.5, 3.17.6 y 3.17.7.

En el capítulo 3, la sección F incluirá:

Práctica recomendada 3.18.

En el capítulo 3, la sección G incluirá:

Normas 3.19, 3.19.1 y 3.19.3; y  
Prácticas recomendadas 3.19.2, y 3.19.4.

En el capítulo 4, la sección A incluirá:

Prácticas recomendadas 2.12, 2.12.1, 2.12.3 y 5.20.

En el capítulo 4, la sección C incluirá:

Norma 2.12.8; y  
Prácticas recomendadas 2.12.2 y 5.22.

En el capítulo 4, la sección D incluirá:

Normas 2.12.4; 2.12.6, y 2.12.7 y  
Práctica recomendada 2.12.5.

En el capítulo 4, la sección E incluirá:

Normas 5.7 y 5.8.

En el capítulo 4, la sección F incluirá:

Normas 5.9 y 5.10.

El capítulo 5 incluirá:

Normas 4.1, 4.4.1, 4.5, 4.7, 4.9 y 4.10; y  
Prácticas recomendadas 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 4.8 y 4.11.

En el capítulo 6, la sección A incluirá:

Práctica recomendada 5.1.

En el capítulo 6, la sección B incluirá:

Normas 5.4.1, 5.4.2 y 5.5; y  
Prácticas recomendadas 5.4, 5.4.3 y 5.6.

En el capítulo 6, la sección C incluirá:

Normas 5.11, 5.12 y 5.23.

En el capítulo 6, la sección D incluirá:

Prácticas recomendadas 5.13 y 5.14.

**Nueva numeración de las “normas” y las “prácticas recomendadas”**

Modifíquese la práctica recomendada 5.15 de modo que sea 1.4.

Modifíquese la norma 5.16 de modo que sea 1.5.

Modifíquese la norma 5.17 de modo que sea 1.6.

Modifíquese la práctica recomendada 5.18 de modo que sea 1.7.

Modifíquese la norma 5.19 de modo que sea 1.8.

Modifíquese la norma 5.21 de modo que sea 2.1.1.

Modifíquese la norma 5.2 de modo que sea 2.17.

Modifíquese la norma 5.3 de modo que sea 2.18.

Modifíquese la norma 2.17 de modo que sea 2.19.

Modifíquese la norma 2.18 de modo que sea 2.20.

Modifíquese la norma 2.19 de modo que sea 2.21.

Modifíquese la norma 2.20 de modo que sea 2.22.

Modifíquese la norma 2.21 de modo que sea 2.23.

Modifíquese la norma 2.22 de modo que sea 2.24.

Modifíquese la norma 2.23 de modo que sea 2.25.

Modifíquese la norma 2.24 de modo que sea 2.26.

Modifíquese la norma 5.24 de modo que sea 3.3.1.

Modifíquese la práctica recomendada 3.11.6 de modo que sea 3.11.2.

Modifíquese la práctica recomendada 3.11.2 de modo que sea 3.16.

Modifíquese la práctica recomendada 3.11.3 de modo que sea 3.17.

Modifíquese la práctica recomendada 3.11.4 de modo que sea 3.18.

Modifíquese la práctica recomendada 3.11.5 de modo que sea 3.19.

Modifíquese la norma 3.16.1 de modo que sea 3.20.

Modifíquese la norma 3.16.2 de modo que sea 3.21.

Modifíquese la norma 3.16.3 de modo que sea 3.22.

Modifíquese la norma 3.16.4 de modo que sea 3.23.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.5 de modo que sea 3.24.

Modifíquese la norma 3.16.6 de modo que sea 3.25.

Modifíquese la norma 3.16.7 de modo que sea 3.26.

Modifíquese la norma 3.16.8 de modo que sea 3.27.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.9 de modo que sea 3.28.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.10 de modo que sea 3.29.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.11 de modo que sea 3.30.

Modifíquese la norma 3.16.12 de modo que sea 3.31.

Modifíquese la norma 3.16.13 de modo que sea 3.32.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.14 de modo que sea 3.33.

Modifíquese la norma 3.16.15 de modo que sea 3.34.

Modifíquese la práctica recomendada 3.16.16 de modo que sea 3.35.

Modifíquese la norma 3.17.1 de modo que sea 3.36.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.2 de modo que sea 3.37.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.3 de modo que sea 3.38.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.4 de modo que sea 3.39.

Modifíquese la práctica recomendada 3.17.5 de modo que sea 3.40.  
Modifíquese la práctica recomendada 3.17.6 de modo que sea 3.41.  
Modifíquese la práctica recomendada 3.17.7 de modo que sea 3.42.  
Modifíquese la práctica recomendada 3.18 de modo que sea 3.43.  
Modifíquese la norma 3.19 de modo que sea 3.44.  
Modifíquese la norma 3.19.1 de modo que sea 3.45.  
Modifíquese la práctica recomendada 3.19.2 de modo que sea 3.46.  
Modifíquese la norma 3.19.3 de modo que sea 3.47.  
Modifíquese la práctica recomendada 3.19.4 de modo que sea 3.48.

Modifíquese la práctica recomendada 2.12 de modo que sea 4.1.  
Modifíquese la práctica recomendada 2.12.1 de modo que sea 4.2.  
Modifíquese la práctica recomendada 2.12.3 de modo que sea 4.3.  
Modifíquese la práctica recomendada 5.20 de modo que sea 4.4.  
Modifíquese la práctica recomendada 2.12.8 de modo que sea 4.5.  
Modifíquese la práctica recomendada 2.12.2 de modo que sea 4.6.  
Modifíquese la práctica recomendada 5.22 de modo que sea 4.7.  
Modifíquese la norma 2.12.4 de modo que sea 4.8.  
Modifíquese la práctica recomendada 2.12.5 de modo que sea 4.9.

Modifíquese la norma 2.12.6 de modo que sea 4.10.  
Modifíquese la norma 2.12.7 de modo que sea 4.11.  
Modifíquese la norma 5.7 de modo que sea 4.12.  
Modifíquese la norma 5.8 de modo que sea 4.13.  
Modifíquese la norma 5.9 de modo que sea 4.14.  
Modifíquese la norma 5.10 de modo que sea 4.15.

Modifíquese la norma 4.1 de modo que sea 5.1.  
Modifíquese la práctica recomendada 4.2 de modo que sea 5.2.  
Modifíquese la práctica recomendada 4.3 de modo que sea 5.3.  
Modifíquese la práctica recomendada 4.4 de modo que sea 5.4.  
Modifíquese la norma 4.4.1 de modo que sea 5.4.1.  
Modifíquese la norma 4.5 de modo que sea 5.5.  
Modifíquese la práctica recomendada 4.6 de modo que sea 5.6.  
Modifíquese la norma 4.7 de modo que sea 5.7.  
Modifíquese la práctica recomendada 4.8 de modo que sea 5.8.  
Modifíquese la norma 4.9 de modo que sea 5.9.  
Modifíquese la norma 4.10 de modo que sea 5.10.  
Modifíquese la práctica recomendada 4.11 de modo que sea 5.11.

Modifíquese la práctica recomendada 5.1 de modo que sea 6.1.  
Modifíquese la práctica recomendada 5.4 de modo que sea 6.2.  
Modifíquese la norma 5.4.1 de modo que sea 6.3.  
Modifíquese la norma 5.4.2 de modo que sea 6.4.  
Modifíquese la práctica recomendada 5.4.3 de modo que sea 6.5.  
Modifíquese la norma 5.5 de modo que sea 6.6.  
Modifíquese la práctica recomendada 5.6 de modo que sea 6.7.  
Modifíquese la norma 5.11 de modo que sea 6.8.  
Modifíquese la norma 5.12 de modo que sea 6.9.  
Modifíquese la norma 5.23 de modo que sea 6.10.  
Modifíquese la práctica recomendada 5.13 de modo que sea 6.11.  
Modifíquese la práctica recomendada 5.14 de modo que sea 6.12.

---

**RESOLUCIÓN FAL.4(22)****(aprobada el 29 de abril de 1993)****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 el Anexo del Convenio,

**RECORDANDO ADEMÁS** las funciones que el Convenio confiere al Comité de Facilitación por lo que respecta al examen y aprobación de enmiendas al Convenio,

**HABIENDO EXAMINADO** en su 22° periodo de sesiones las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a),

1. **APRUEBA**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;

2. **RESUELVE**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de septiembre de 1994 a menos que antes del 1 de junio de 1994 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes haya notificado por escrito al Secretario General que no acepte las enmiendas;

3. **PIDE** al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;

4. **PIDE ADEMÁS** al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 4) del Convenio, notifique a todos los Gobiernos signatarios la aprobación y entrada en vigor de dichas enmiendas.

**ANEXO****ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN**

1 En el capítulo 2, LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE BUQUES:

.1 Elévese a norma la práctica recomendada 2.3.5 y Modifíquese de modo que diga:

**"2.3.5 Norma.** Las autoridades públicas permitirán que los bultos no incluidos en el manifiesto, y en posesión del capitán, se omitan de la declaración de carga a condición de que se faciliten por separado los pormenores de tales bultos.

**Nota:** Los pormenores de los bultos no declarados en el manifiesto se facilitarán en un formulario distinto e incluirán las partes pertinentes de la información que normalmente contiene la declaración de carga. Podría usarse el formulario de declaración de carga de la OMI con el título enmendado, por ejemplo "Lista de bultos no declarados en el manifiesto".

.2 Modifíquese la práctica recomendada 2.7.6.1 de modo que diga:

**"2.7.6.1 Práctica recomendada.** Cuando los documentos de un polizón no estén en regla, las autoridades públicas expedirán, siempre que sea posible y en la medida compatible con la legislación y las prescripciones de seguridad nacionales, una carta de envío a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. La carta, en la que se autorice la devolución del polizón a su país de origen o al punto en que comenzó su viaje, según proceda, por cualquier medio de transporte y se especifique cualquier otra condición impuesta por las autoridades, será entregada al armador que efectúe la devolución del polizón. Esta carta llevará la información que necesiten las autoridades en los puntos de tránsito y/o en el puerto de desembarco.

**Nota:** Esta recomendación no está concebida para impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente a un polizón a los efectos de una posible acción judicial o deportación. Además, nada de lo indicado en esta recomendación se interpretará como una contradicción de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, ni el Protocolo de las Naciones Unidas relativo al Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, que tratan de la prohibición de expulsar o devolver a un refugiado."

2 En el capítulo 4, LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LA CARGA Y OTROS EFECTOS:

.1 Modifíquese la práctica recomendada 4.9 de modo que diga:

**"4.9 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas harán que en los reglamentos mencionados en la norma 4.8 esté prevista la aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas y los contenedores importados temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate."

.2 Modifíquese la norma 4.10 de modo que diga:

**"4.10 Norma.** Las autoridades públicas permitirán que los contenedores y las paletas que entren en el territorio de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en la norma 4.8, salgan de los límites del puerto de llegada 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."

**RESOLUCIÓN FAL.5(24)****(aprobada el 11 de enero de 1996)****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 24° periodo de sesiones, las enmiendas al anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a).

1. **APRUEBA**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;
2. **RESUELVE**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de mayo de 1997, a menos que antes del 1 de febrero de 1997 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las enmiendas;
3. **PIDE** al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuren en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;
4. **PIDE ADEMÁS** al Secretario General que notifique a todos los gobiernos signatarios la aprobación y la entrada en vigor de dichas enmiendas.

**ANEXO****ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, EN SU FORMA ENMENDADA****1 Sección 2- LLEGADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE BUQUES:**

.1 La práctica recomendada 2.7.4 queda modificada como se indica a continuación:

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

.2 Se añade una nota a la norma 2.7.6 con el texto siguiente:

**"Nota:** La notificación de los polizones puede hacerse mediante la oportuna anotación en la parte "Observaciones" de la Declaración general o utilizando una lista de pasajeros o tripulantes, con el título enmendado de manera que diga: "Lista de polizones"."

**2 Sección 6 - DISPOSICIONES DIVERSAS:**

La práctica recomendada 6.12 queda modificada como se indica a continuación:

**"6.12 Práctica recomendada.** Los Gobiernos Contratantes deberán establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, para estimular la adopción e implantación de medidas de facilitación entre los diversos departamentos gubernamentales, organismos y otras organizaciones que se ocupen o sean responsables de los distintos aspectos del tráfico marítimo internacional, así como con las autoridades portuarias y los propietarios de buques.

**Nota:** Se invita a los Gobiernos Contratantes a que, al establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, tengan en cuenta las directrices que figuran en la circular FAL.5/Circ.2."

### 3 Sección 4 - INFORMACIÓN PREVIA A LA IMPORTACIÓN

La práctica recomendada 4.7 queda modificada como se indica a continuación:

**“4.7 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas establecerán procedimientos, que podrán incluir el intercambio electrónico de datos, que permitan la presentación por adelantado de información antes de la llegada de la carga con objeto de hacer posible la aplicación de técnicas de selectividad, incluido el análisis de los riesgos, para facilitar el despacho aduanero.”

### 4 Sección 3 - PASAJEROS DE BUQUES DEDICADOS A CRUCEROS

La norma 3.32 se enmienda para que diga lo siguiente:

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

### 5 Sección 3 - PERSONAS NO ADMISIBLES

Se añaden nuevas normas de modo que digan:

**.1 “3.3.2 Norma.** Los Gobiernos Contratantes aceptarán examinar el caso de las personas rechazadas en su punto de desembarque cuando se las haya considerado no admisibles, si dichas personas hubieran embarcado en su territorio. Los Gobiernos Contratantes no devolverán dichas personas al país en que se las haya considerado anteriormente no admisibles.

**Nota 1:** Con esta disposición no se pretende impedir que las autoridades públicas vuelvan a examinar el caso de una persona rechazada como no admisible para determinar si en su momento se la aceptará en el Estado en cuestión o hacer gestiones para su transferencia, traslado o deportación al Estado del que sea nacional o en la que se la pueda aceptar. Cuando una persona considerada no admisible haya perdido o destruido su documento de viaje, el Gobierno Contratante aceptará en su lugar un documento que dé fe de las circunstancias de embarque y de llegada, expedido por las autoridades públicas del Gobierno Contratante donde la persona haya sido considerada no admisible.

**Nota 2:** Nada en esta norma ni en la Nota 1 deberá interpretarse en sentido contrario a lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, o en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, los cuales prohíben la expulsión o la devolución del refugiado.”

**.2 “3.3.3 Norma.** La obligación del propietario del buque de transportar a una persona fuera del territorio de un Estado cesará en el momento en que dicha persona haya sido admitida definitivamente en ese Estado.”

**.3 “3.3.4 Norma.** Los Gobiernos Contratantes y los propietarios de buques cooperarán, siempre que sea posible, para determinar la validez y autenticidad de los pasaportes y visados.”

### 6 Sección 3 - DESPACHO DE INMIGRACIÓN ANTERIOR A LA LLEGADA

Se añade una nueva práctica recomendada que diga lo siguiente:

**“3.49 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas proporcionarán un sistema de despacho anterior a la llegada que permita a las tripulaciones de los buques que hacen escala regularmente en sus puertos obtener aprobación por adelantado para el permiso temporal de tierra. Cuando se trate de un buque que no tenga un expediente de inmigración desfavorable y que esté representado localmente por una compañía naviera reputada, la autoridad pública, tras haber considerado satisfactoriamente los requisitos anteriores a la llegada que procedan, autorizará al buque a dirigirse directamente a su atracadero eximiéndole de controles físicos u otras formalidades ordinarias de inmigración, a menos que las autoridades públicas dispongan de otra manera.”

**RESOLUCIÓN FAL.6(27)****(aprobada el 9 de septiembre de 1999)****APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO**

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”, artículo 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 aprobación de las enmiendas al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 27° periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a),

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;
2. RESUELVE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de enero de 2001, a menos que antes del 1 de octubre del año 2000 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes haya notificado por escrito al Secretario General que no acepta las enmiendas;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos Signatarios la aprobación y entrada en vigor de dichas enmiendas.

## ANEXO

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN, ENMENDADO****Capítulo 1 – Definiciones y disposiciones generales****C. Técnicas de tratamiento electrónico de datos**

1 Elévese la siguiente práctica recomendada 1.4 a la categoría de norma y modifíquese el texto como sigue:

“1.4 **Norma.** Al introducir las técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para facilitar los trámites de despacho, los Gobiernos Contratantes instarán a las autoridades públicas y otras partes interesadas (propietarios de buques, compañías de manipulación de carga, puertos marítimos, agentes de carga, etc.) a que realicen el intercambio de datos de conformidad con las correspondientes normas de las Naciones Unidas, incluida la norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT).”

2 Modifíquese la presente norma 1.5 como sigue:

“1.5 **Norma.** Las autoridades públicas aceptarán en forma impresa cualquiera de los documentos exigidos para los trámites de despacho que se hayan preparado mediante técnicas de tratamiento de datos en papel, siempre que éstos sean legibles, se ajusten al formato acordado en el Convenio de Facilitación y contengan la información exigida.”

3 Modifíquese la presente norma 1.6 como sigue:

“1.6 **Norma.** Las autoridades públicas, al introducir técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para los trámites de despacho, limitarán la información que deban exigir a los propietarios de buques y otras partes interesadas a la prescrita en el Convenio de Facilitación.”

4 Modifíquese la primera cláusula de la práctica recomendada 1.7 como sigue:

“1.7 **Práctica recomendada.** Cuando se planifiquen, introduzcan o modifiquen técnicas de intercambio electrónico de datos para los trámites de despacho, las autoridades públicas deben:”

5 Modifíquese la presente norma 1.8 como sigue:

“1.8 **Norma.** Las autoridades públicas, cuando introduzcan técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para agilizar los trámites de despacho, fomentarán su utilización por los armadores y otras partes interesadas, pero no reducirán los niveles de servicio que ofrezcan a los armadores que no las utilizan.”

6 Añádase una nueva sección D (Tráfico ilícito de drogas) como sigue:

**“D. Tráfico ilícito de drogas**

1.9 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben procurar establecer acuerdos de cooperación con los propietarios de buques y otras partes interesadas a fin de incrementar su capacidad para combatir el contrabando de drogas y mejorar al tiempo la facilitación. Tales acuerdos deben basarse en los memorandos de entendimiento del Consejo de Cooperación Aduanera\* (CCA) y en las directrices conexas.

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

1.11 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben utilizar el análisis de riesgos a fin de incrementar su capacidad para detectar los movimientos ilícitos de drogas y facilitar así la legítima circulación de personas y mercancías.”

**Capítulo 2 - Llegada, permanencia y salida de buques**

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

1 En la práctica recomendada 2.3.1, intercálense las palabras “identificación de los contenedores, si procede;” antes de “marcas y números” en el quinto inciso del apartado a) y en el cuarto del apartado b).

2 Añádase la siguiente nota al texto de la práctica recomendada 2.3.1:

**“Nota:** A los efectos de describir de manera idónea el número y tipo de bultos en la declaración de carga, los propietarios de buques y otras partes interesadas deben asegurarse de que se utilice la unidad de embalaje/envase exterior. Si las mercancías están en paletas, debe indicarse el número y el tipo de bultos de la paleta o paletas. Si las mercancías de la paleta no están embaladas/ensadas, debe incluirse la cantidad y la descripción de las mercancías.”

3 Modifíquese la práctica recomendada 2.5.2 como sigue:

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

4 Sustitúyase el texto de la casilla 2 del impreso FAL 4 por el siguiente:

“Efectos que no cumplen las condiciones para quedar exentos de derechos de aduana y tasas o que están sujetos a prohibiciones o restricciones.”

**Capítulo 3 – Llegada y salida de personas**

**A. Llegada y salida de personas**

1 Añádanse una nueva norma 3.3.3 y una nueva práctica recomendada 3.3.4 como sigue:

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

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

2 Vuélvase a numerar la norma 3.3.3 como 3.3.5 y añádase una nueva norma 3.3.6 como sigue:

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

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

3 Vuélvase a numerar la norma 3.3.4 como 3.3.7.

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

1 Sustitúyase el texto de la norma 3.15.1 por el siguiente:

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

- 2 Intercálese la nueva norma 3.15.2 siguiente:  
“3.15.2 **Norma.** Cuando se declare inadmisibles a una persona y se traslade a ésta fuera del territorio del Estado, nada impedirá que el propietario del buque se haga reembolsar los gastos resultantes de esa circunstancia por dicha persona.”
- 3 Vuélvase a numerar la práctica recomendada 3.15.2 como 3.15.3.

#### Capítulo 4 – Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos

##### A. Disposiciones generales

- 1 Enmiéndese la práctica recomendada 4.3 como sigue:  
“4.3 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben animar a los propietarios o gestores de las terminales marítimas de carga a que las doten de instalaciones de almacenamiento adecuadas para cargas especiales (por ejemplo, mercancías valiosas, remesas perecederas, restos humanos, mercancías radiactivas y otras mercancías peligrosas, así como animales vivos), según proceda; las zonas de terminales marítimas de carga donde se almacenen cargas generales y especiales, así como el correo, antes de su expedición por mar deben estar protegidas en todo momento contra la entrada de personas no autorizadas.”
- 2 Intercálese la nueva norma 4.4 siguiente:  
“4.4 **Norma.** Todo Gobierno Contratante que continúe exigiendo licencias o permisos de exportación, importación y transbordo para ciertos tipos de mercancías, establecerá procedimientos simples para que dichas licencias o permisos puedan obtenerse y renovarse con rapidez.”
- 3 Intercálese la nueva práctica recomendada 4.5 siguiente:  
“4.5 **Práctica recomendada.** Cuando, debido a sus características, una remesa pueda requerir la intervención de distintos organismos para su despacho por ejemplo, de las autoridades aduaneras y sanitarias o veterinarias, los Gobiernos Contratantes deben hacer todo lo posible para delegar en el servicio de aduanas o en otro organismo competente esas funciones o, cuando ello no sea posible, deben tomar todas las medidas necesarias para que el despacho se realice simultáneamente en un solo lugar y con un mínimo de tardanza.”
- 4 Vuélvase a numerar la práctica recomendada 4.4. como 4.6.

##### B. Despacho de la carga destinada a la exportación

- 1 Sustitúyanse los títulos “B. Despacho de la carga destinada a la exportación” y “C. Despacho de la carga destinada a la importación” por: “B. Despacho de la carga”.
- 2 Vuélvase a numerar los actuales títulos “D”, “E” y “F” como “C”, “D” y “E”, respectivamente.
- 3 Sustitúyase el texto actual de la práctica recomendada 4.7 por el siguiente:  
“4.7 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos para utilizar información previa a la llegada de la carga, con el fin de facilitar la tramitación de las declaraciones de aduanas y poder despachar la carga antes de su llegada.”
- 4 Añádanse las siguientes normas y prácticas recomendadas nuevas en el capítulo 4B:  
“4.8 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben establecer procedimientos para el despacho de la carga basándose en las disposiciones pertinentes y directrices conexas del Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros (Convenio de Kioto).  
4.9 **Norma.** Las autoridades públicas limitarán la intervención física al mínimo necesario que permita garantizar el cumplimiento de la ley, valiéndose de un procedimiento de evaluación de riesgos para determinar la carga que ha de examinarse.  
4.10 **Práctica recomendada.** En la medida en que lo permitan los recursos disponibles, y si se presenta una solicitud válida, las autoridades públicas deben examinar la carga, cuando sea necesario, en el lugar donde se embarque en sus medios de transporte y mientras se estén llevando a cabo esas operaciones, ya sea en el muelle o, tratándose de carga unificada, en el lugar donde se cargue y selle el contenedor.  
4.11 **Norma.** Las autoridades públicas se asegurarán de que las exigencias de la recopilación de datos estadísticos no reduzcan de manera significativa la eficacia del comercio marítimo.  
4.12 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben recurrir a técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para obtener información que permita simplificar y agilizar los trámites de despacho.”
- 5 Vuélvase a numerar las normas y prácticas recomendadas 4.5 a 4.15 como corresponda.

**RESOLUCIÓN FAL.7(29)****(aprobada el 10 de enero de 2002)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO****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 debe seguirse 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 adopción de las enmiendas al Convenio,

**HABIENDO EXAMINADO**, en su 29° periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo VII 2) a), del mismo,

1. **ADOPTA**, de conformidad con lo dispuesto en dicho artículo VII 2) a), las enmiendas del Convenio, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. **RESUELVE**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de mayo de 2003, a menos que antes del 1 de febrero de 2003 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan las enmiendas;
3. **PIDE** al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;
4. **PIDE ADEMÁS** al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos Signatarios la adopción y entrada en vigor de dichas enmiendas.

**ANEXO****ENMIENDAS AL ANEXO DEL  
CONVENIO DE FACILITACIÓN, ENMENDADO****Capítulo 1 – Definiciones y disposiciones generales****A. Definiciones**

1. Añádanse las siguientes definiciones:

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

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

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

**Capítulo 2 – Llegada, permanencia y salida de buques**

2. En la **Norma 2.1**, añádase la nota siguiente:

“Nota:

Se han elaborado los siguientes impresos FAL, que figuran en el apéndice 1:

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

- 3 Añádanse dos nuevos párrafos, nuevamente numerados, después del párrafo 2.75 existente:
- “2.8 El Manifiesto de mercancías peligrosas será el documento básico en el que figuren los datos requeridos por las autoridades públicas referentes a las mercancías peligrosas.
- 2.8.1 En el Manifiesto de mercancías peligrosas las autoridades públicas no exigirán más información que la siguiente:
- Nombre del buque
  - Número IMO
  - Nacionalidad del buque
  - Nombre del capitán
  - Referencia del viaje
  - Puerto de carga
  - Puerto de descarga
  - Agente marítimo
  - Reserva/número de referencia
  - Marcas y números
    - número de identificación del contenedor
    - número de matrícula del vehículo
  - Número y tipo de bultos
  - Nombre de expedición correcto
  - Clase
  - N° ONU
  - Grupo de embalaje/envase
  - Riesgos secundarios
  - Punto de inflamación (en grados centígrados)
  - Contaminante del mar
  - Masa (kg) – bruta/neta
  - FEm
  - Posición de estiba a bordo”
- 4 Numérense de nuevo los párrafos existentes 2.8 a 2.26 como 2.9 a 2.27 y modifíquese en consecuencia la nota correspondiente al párrafo 2.13.
- 5 Suprímense los párrafos 2.7.6 y 2.7.6.1 y las notas correspondientes.
- 6 En el párrafo nuevamente numerado como 2.11 **Norma**, insértese:
- “• un ejemplar del Manifiesto de mercancías peligrosas”
- 7 En el párrafo nuevamente numerado como 2.12 **Norma**, insértese:
- “• un ejemplar del Manifiesto de mercancías peligrosas”
- 8 En la nota a pie de página correspondiente al párrafo 3.3.1 sustitúyase “apéndice 4” por “apéndice 2”.
- 9 Añádase el nuevo capítulo 4 siguiente:      **“Capítulo 4 – Polizones**
- A. Principios generales**
- 4.1 Norma.** Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán de conformidad con los principios de protección internacional establecidos en los instrumentos internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, y la legislación nacional pertinente.\*

---

\* Además, las autoridades públicas quizás deseen examinar las conclusiones no vinculantes del Comité Ejecutivo del ACNUR sobre la cuestión de los polizones que solicitan asilo (1988. N° 53 (XXXIX)).

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

## **B. Medidas preventivas**

### **4.3 Medidas preventivas buque-puerto**

#### **4.3.1 Autoridades portuarias/de terminales**

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

**4.3.1.2 Práctica recomendada.** Las disposiciones operacionales y/o los planes de seguridad deberán referirse, entre otras, y según el caso, a las siguientes cuestiones:

- a) el patrullaje periódico de las zonas portuarias;
- b) la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga fácilmente expuesta al acceso de los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en esas instalaciones;
- c) la inspección de los almacenes y las zonas de almacenamiento de la carga;
- d) la inspección de la carga cuando haya indicios claros de la presencia de polizones;
- e) la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades costeras pertinentes en el establecimiento de disposiciones operacionales;
- f) la cooperación entre las autoridades portuarias y otras autoridades competentes (por ejemplo, autoridades policiales, aduaneras o de inmigración) para evitar el tráfico de personas;
- g) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra que operan en puertos nacionales para garantizar que sólo el personal autorizado por estas entidades interviene en las operaciones de estiba/desestiba y de carga/descarga de los buques y en otras operaciones relacionadas con la permanencia de los buques en los puertos;
- h) la conclusión y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra para garantizar que se puede probar fácilmente la identidad del personal que tiene acceso al buque y que se dispone de una lista de los nombres de las personas con más probabilidad de tener que subir a bordo en el transcurso del cumplimiento de sus obligaciones; y
- i) la colaboración de los estibadores y otras personas que trabajen en la zona portuaria para que notifiquen a las autoridades portuarias la presencia de toda persona que aparentemente no esté autorizada a hallarse en la zona portuaria.

#### **4.3.2 Propietario/capitán del buque**

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

**4.3.2.2 Práctica recomendada.** Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde exista riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las disposiciones de seguridad comprenderán como mínimo las siguientes medidas preventivas:

- todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no se utilicen durante la permanencia del buque en el puerto deberán cerrarse;
- el número de puntos de acceso al buque deberá reducirse al mínimo y dichos puntos deberán estar suficientemente protegidos;
- las partes del buque que dan al mar deberán estar debidamente protegidas;
- se deberá mantener una guardia apropiada en cubierta;

- siempre que sea posible, los miembros de la tripulación, u otras personas, si así se conviene con el capitán, vigilarán los embarcos y desembarcos;
- se deberán mantener medios de comunicación adecuados; y
- durante la noche se deberá mantener una iluminación adecuada tanto dentro como fuera del casco.

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

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

#### **4.3.3 Sanciones nacionales**

**4.3.3.1 Norma.** Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes procesarán conforme a su legislación nacional, a los polizones, polizones frustrados y personas que ayuden a los polizones a introducirse en los buques.

### **C. Tratamiento del polizón mientras se halle a bordo**

#### **4.4 Principios generales – Tratamiento humanitario**

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

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

#### **4.5 Trabajo a bordo**

**4.5.1 Norma.** No se exigirá a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo.

#### **4.6 Investigación y notificación por parte del capitán del buque**

**4.6.1 Norma.** Los Gobiernos Contratantes exigirán que los capitanes de los buques realicen todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía, y el puerto de embarco del polizón, y notifiquen la existencia de éste y todos los pormenores a las autoridades públicas del primer puerto de escala previsto. Esta información también se facilitará al propietario del buque, a las autoridades públicas del puerto de embarco, del Estado de abanderamiento y de todo los puertos de escala siguientes, si procede.

**4.6.2 Práctica recomendada.** Para recopilar la información que se deba notificar, el capitán del buque utilizará el impreso que figura en el apéndice 3.

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

#### **4.7 Notificación de la Organización Marítima Internacional**

**4.7.1 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas informarán de todos los casos de polizonaje al Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

### **D. Desvío de la travesía prevista**

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

- las autoridades públicas del Estado hacia cuyo puerto se dirige tras desviar su travesía hayan concedido permiso para desembarcar a los polizones;
- la repatriación se haya organizado en otro lugar, contando con la suficiente documentación y con un permiso de desembarco; o
- lo justifiquen razones de seguridad, salud o carácter humanitario.

**E. Desembarco y retorno de un polizón****4.9 Estado del primer puerto de escala de acuerdo con el plan del viaje**

**4.9.1 Norma.** Las autoridades públicas del país del primer puerto de escala previsto del buque, después del descubrimiento de un polizón, decidirán de conformidad con la legislación nacional, si pueden admitir al polizón en dicho Estado.

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

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

- que el caso no se haya resuelto en el momento en el que el buque salga del puerto; o
- que la presencia del polizón a bordo pueda poner en peligro la seguridad operacional del buque, la salud de la tripulación o del polizón mismo.

**4.10 Puertos de escala siguientes**

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

**4.11 Estado de la nacionalidad o derecho de residencia**

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

**4.11.2 Norma.** Siempre que sea posible, las autoridades públicas ayudarán a establecer la identidad y nacionalidad o ciudadanía de los polizones que declaren que tienen nacionalidad de ese Estado o derecho de residencia en el mismo.

**4.12 Estado de embarco**

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

**4.12.2 Norma.** Cuando se haya determinado de modo satisfactorio que los polizones frustrados embarcaron en un puerto de su Estado, las autoridades públicas autorizarán su desembarco, y el de los polizones descubiertos a bordo mientras el buque se halle en sus aguas territoriales, o, si procede, con arreglo a la legislación nacional, en la zona correspondiente a la jurisdicción de los servicios de inmigración de dicho Estado. No se impondrá ninguna sanción al propietario del buque ni se le exigirá el pago de ningún gasto ocasionado por la detención o la devolución de los polizones.

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

**4.13 El Estado de abanderamiento**

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

- identificar al polizón y determinar su nacionalidad,
- realizar las gestiones necesarias ante las autoridades públicas pertinentes y facilitar la devolución del polizón en la primera oportunidad que se presente; y
- adoptar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón.

#### 4.14 **Devolución de polizones**

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

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

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

#### 4.15 **Gastos de devolución y mantenimiento de los polizones**

**4.15.1 Práctica recomendada.** Por lo general, las autoridades públicas del Estado en que se haya efectuado el desembarco de un polizón deberán informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón, o a su representante, de los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberán mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos.

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

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

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

10 Los capítulos 4, 5 y 6 y sus correspondientes párrafos deberán numerarse como capítulos 5, 6 y 7.

11 En los párrafos nuevamente numerados como 5.16, 5.17 y 5.18, sustitúyase “Norma 4.8” por “Norma 5.15”.

12 En el párrafo nuevamente numerado como 7.5, sustitúyase “Norma 6.2” por “Norma 7.2”.

13 En el párrafo nuevamente numerado como 7.9, sustitúyase “Norma 6.2” por “Norma 7.8”.

14 Los apéndices deberán numerarse de nuevo, de la forma siguiente:

- .1 el apéndice 1 se mantiene como apéndice 1;
- .2 el apéndice 2 pasa a ser apéndice 6;
- .3 el apéndice 3 pasa a ser apéndice 4;
- .4 el apéndice 4 pasa a ser apéndice 2;
- .5 el apéndice 5 se mantiene como apéndice 5; y
- .6 el apéndice 6 pasa a ser apéndice 7.

15 Añádase el siguiente nuevo apéndice 3 – Impreso mencionado en la práctica recomendada 4.6.2:



**RESOLUCIÓN FAL.8(32)****(adoptada el 7 de julio de 2005)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO****EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,**

**RECORDANDO** el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, en adelante llamado “el Convenio”, que trata del procedimiento que debe seguirse 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 adopción de las enmiendas al Convenio,

**HABIENDO EXAMINADO**, en su 32° periodo de sesiones, las enmiendas al Anexo del Convenio propuestas y distribuidas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del mismo,

1. **ADOPTA**, de conformidad con lo dispuesto en dicho artículo VII 2) a), las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. **RESUELVE** de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2006, a menos que antes del 1 de agosto de 2006 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no las aceptan;
3. **PIDE** al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;
4. **PIDE ADEMÁS** al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos signatarios la adopción y entrada en vigor de dichas enmiendas.

## ANEXO

## ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

**Sección 1 – Definiciones y disposiciones generales****A. Definiciones**

- 1 A continuación de la definición de “Carga” se añade la siguiente nueva definición de “Despacho aduanero”, y a continuación de “Hora de Llegada”, la siguiente nueva definición de “Levante aduanero”:

“*Despacho aduanero*: cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para destinar las mercancías al consumo, la exportación o el paso a otro régimen aduanero.”

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

- 2 Se suprime la definición actual de “Portador de datos”.

- 3 En la definición de “Documento”, se sustituye el texto actual por el siguiente:

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

- 4 A continuación de la definición de “Equipo del buque” se añade la siguiente nueva definición de “Hora estimada de Llegada”.

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

- 5 Se suprime la definición actual de “Correo”.

- 6 A continuación de la nueva definición de “Levante aduanero” se añade la siguiente definición de “Manifiesto”.

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

- 7 En la definición de “Equipajes acompañados de los pasajeros” se añade la expresión “de mercancías” a continuación de “contrato de transporte”.

8 A continuación de la definición de “Medidas de seguridad” se añade la siguiente nueva definición de “Objetos postales”:

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

9 La definición de “*Medidas de seguridad*” se sustituye por la siguiente:

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

10 A continuación de la definición de “Documento” se añade la siguiente nueva definición de “Documentos del buque”:

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

11 Antes de la definición de “Autoridades públicas” se añade la nueva definición de “Admisión temporal”:

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

12 En la definición de “Documento de transporte”, a continuación del título, el término “documento” se sustituye por “información”.

#### **B. Disposiciones generales**

13 En la Norma 1.1, se suprime la siguiente frase:

“Cuando en el presente anexo figure una lista de datos concretos, las autoridades públicas no exigirán más que aquellos que les parezcan indispensables.”

14 En la Práctica recomendada 1.1.1, la expresión “técnicas de tratamiento y transmisión automática de datos” se sustituye por “sistemas de intercambio electrónico de información”.

15 La Práctica recomendada 1.3 se modifica como sigue:

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

#### **C. Técnicas de tratamiento electrónico de datos**

16 El título “C. Técnicas de tratamiento electrónico de datos” se sustituye por “C. Sistemas de intercambio electrónico de información”.

17 En la Norma 1.4, se suprime la expresión “las técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)” y se sustituye por “los sistemas de intercambio electrónico de información sobre la llegada, permanencia y salida del buque, las personas y la carga que las autoridades públicas prescriben”.

18 En la Norma 1.6, la expresión “técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)” se sustituye por “sistemas de intercambio electrónico de información”.

19 En la Práctica recomendada 1.7, la expresión “técnicas de intercambio electrónico de datos” se sustituye por “sistemas de intercambio electrónico de información”.

20 En la Práctica recomendada 1.7, e) y f), “dichas técnicas” se sustituye por “dichos sistemas”.

---

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

21 A continuación de la Práctica recomendada 1.7 de la Norma 1.8 se añaden las nuevas Prácticas recomendadas 1.7.1 y 1.8.1, respectivamente:

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

**1.8.1 Práctica recomendada.** Los Gobiernos Contratantes deben alentar a las autoridades públicas a que adopten acuerdos que permitan que los operadores comerciales y transportistas, incluidos los buques, presenten en un solo punto de entrada todos los datos exigidos sobre la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques, las personas y la carga, con objeto de evitar la duplicación.”

22 En la Norma 1.8, la expresión “técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)” se sustituye por “sistemas de intercambio electrónico de información”, y la frase “que no las utilizan” se sustituye por “que no los utilizan”.

**D. Tráfico ilícito de drogas**

23 Se suprime la Práctica 1.11.

24 Se añade la siguiente nueva sección “E – Técnicas de inspección” a continuación de la sección “D – Tráfico ilícito de drogas”:

**E. Técnicas de inspección**

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

- el levante y el despacho aduanero de la carga;
- las prescripciones en materia de protección;
- su capacidad de detección de actividades de contrabando, facilitando así la circulación legítima de personas y mercancías.”

**Capítulo 2 – Llegada, permanencia y salida de buques**

**A. Generalidades**

25 En la Norma 2.1, a continuación de “Lista de pasajeros” se añade el nuevo documento “Manifiesto de mercancías peligrosas”.

26 A continuación de la Norma 2.1.1 se añaden las siguientes nuevas Prácticas recomendadas 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 y 2.1.5:

**2.1.2 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben elaborar procedimientos para utilizar la información previa a la llegada y a la salida, con el fin de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas para agilizar los pertinentes trámites aduaneros del despacho/levante de la carga y de las personas.

**2.1.3 Práctica recomendada.** La legislación nacional debe precisar las condiciones de presentación de la información previa a la llegada y a la salida. Si bien normalmente los datos previos a la llegada no deben transmitirse con demasiada antelación a la partida del buque del país de salida, además de las reglas básicas, la legislación nacional puede especificar las excepciones en caso de que el tiempo del viaje sea más corto de lo estipulado en dichas reglas.

**2.1.4 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no deben exigir la presentación por separado de la declaración general, la declaración de carga, la lista de la tripulación y la lista de pasajeros cuando los datos contenidos en esos documentos se hayan incluido en la información previa a la llegada.

**2.1.5 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben encargarse de:

- a) elaborar sistemas de transmisión electrónica de datos para la presentación de la información previa a la llegada o salida del buque;
- b) examinar la reutilización o la utilización posterior de la información previa a la llegada o la salida del buque en procedimientos ulteriores, como parte de la información prescrita para el levante o despacho aduanero de los pasajeros y de la carga.”

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

27 En la Norma 2.2, la expresión “en el que figure la información exigida” se sustituye por “en el que figuren los datos exigidos”.

- 28 La enmienda de la Práctica recomendada 2.2.1 no afecta al texto español.
- 29 En la Práctica recomendada 2.2.2, la primera enmienda no afecta al texto español. En la lista se añade “• necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recogida de desechos y residuos” a continuación de “• situación del buque en el puerto”. El texto de la primera línea de la lista se sustituye por “nombre, tipo y número IMO del buque”. En la segunda línea, el término “nacionalidad” se sustituye por “Estado de abanderamiento”. En la sexta línea, la palabra “dirección” se sustituye por “datos de contacto”. A continuación de la primera línea se inserta la nueva línea “• distintivo de llamada”. A continuación de la última línea, se inserta la nueva línea “• último puerto de escala/próximo puerto de escala”.
- 30 En la Norma 2.2.3, se sustituye “aceptarán la declaración general fechada” por “aceptarán que la declaración general esté fechada”.
- 31 La enmienda de la Norma 2.3 no afecta al texto español.
- 32 En la Práctica recomendada 2.3.1, la primera enmienda no afecta al texto español. A continuación de “identificación de los contenedores, si procede; marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía” se añade “o, si es posible, código del sistema armonizado\* ”. Se añade también la siguiente nota a continuación de la ya existente:
- Nota:** Con objeto de facilitar la tramitación de la información exigida por las autoridades públicas, todas las partes interesadas deben recurrir a una descripción precisa de las mercancías y han de abstenerse de emplear términos genéricos como “carga general”, “piezas”, etc.”
- En la primera línea de los apartados a y b de la lista que figura en la Práctica recomendada 2.3.1, el texto actual se sustituye por “nombre y número IMO del buque”. A continuación de dichas primeras líneas, se inserta la siguiente nueva línea “• Estado de abanderamiento del buque”. En la tercera línea, “puerto de procedencia” se sustituye por “puerto de descarga”. En la tercera línea del apartado b), la palabra “destino” se sustituye por “descarga”. A continuación de la tercera línea de los apartados a) y b) se inserta la siguiente nueva línea “• distintivo de llamada”.
- 33 En la Norma 2.3.3, la expresión “aceptarán la declaración de carga fechada” se sustituye por “aceptarán que la declaración de carga esté fechada”.
- 34 En la Práctica recomendada 2.3.4.1, el término “datos previstos” se sustituye por “datos exigidos y especificados”.
- 35 En la Norma 2.4.1, la frase “aceptarán la declaración de provisiones del buque” se sustituye por “aceptarán que la declaración de provisiones del buque esté”.
- 36 En la Norma 2.5.1, la frase “aceptarán la declaración de efectos de la tripulación” se sustituye por “aceptarán que la declaración de efectos de la tripulación esté”.
- 37 En la Norma 2.6, la frase “el documento básico en el que figuren los datos exigidos” se sustituye por “el documento básico exigido” y se añade “en el que figuren los datos” a continuación de “salida del buque”.
- 38 En la Norma 2.6.1, la primera enmienda no afecta al texto español. La línea “• lugar de procedencia” se sustituye por “• último puerto de escala”. La primera línea de la lista se sustituye por “• nombre y número IMO del buque”. Después de la primera línea se añade la nueva línea siguiente “• Estado de abanderamiento del buque”. A continuación de dicha línea se inserta la siguiente: “• distintivo de llamada”.
- 39 En la Norma 2.6.2, la expresión “aceptarán la lista de la tripulación fechada” se sustituye por “aceptarán que la lista de la tripulación esté fechada”.
- 40 En la Norma 2.7, la frase “el documento básico en el que figuren los datos requeridos” se sustituye por “el documento básico exigido” y se añade “en el que figuren los datos” a continuación de “salida del buque”.
- 41 En la Práctica recomendada 2.7.3, la primera enmienda no afecta al texto español. En la lista, se añaden las dos nuevas líneas “• tipo de documento de identidad presentado por el pasajero” y “• número de serie del documento de identidad” después de “• lugar de nacimiento”; también se añade la nueva línea “• pasajero en tránsito o no” a continuación de la existente “• puerto y fecha de llegada del buque”. La primera línea se sustituye por “nombre y número IMO del buque” y a continuación se inserta la nueva línea “• Estado de abanderamiento del buque”, seguida de la línea “• distintivo de llamada”.

---

\* Convenio sobre el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías; conocido también como “Sistema armonizado”. Este Convenio internacional entró en vigor el 1 de enero de 1988 y su objetivo es establecer un sistema de designación y codificación que deberán utilizar los servicios de aduanas cuando designen las mercancías o grupos de mercancías a los efectos de establecer las tarifas aduaneras y compilar datos estadísticos.

42 En la Norma 2.7.5, la frase “aceptarán la lista de pasajeros fechada” se sustituye por “aceptarán que la lista de pasajeros esté fechada”.

43 En la Norma 2.8.1, en la tercera línea de la lista, la palabra “nacionalidad” se sustituye por “Estado de abanderamiento” y a continuación de la primera línea se inserta la nueva línea “• distintivo de llamada”.

44 La Norma 2.9 se modifica como sigue:

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

45 La enmienda de la Norma 2.10 no afecta al texto español.

#### **D. Documentos a la salida**

46 En la Práctica recomendada 2.12.2, a continuación de “otro documento aduanero presentado” se añade “a tal efecto”.

47 La Norma 2.12.3 se modifica como sigue:

“2.12.3 **Norma.** Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida de puerto, se aceptará uno de los ejemplares de la lista de la tripulación presentada a la llegada si está firmada de nuevo por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán y si da cuenta de cualquier modificación que haya tenido lugar en el número y composición de la tripulación antes de zarpar el buque o indica que no ha tenido lugar ninguna modificación al respecto durante la estancia del buque en el puerto.”

#### **F. Tramitación de documentos**

48 En la Práctica recomendada 2.15, la expresión “la información está redactada” se sustituye por “los datos estén redactados”.

49 En la Norma 2.16, la expresión “la información transmitida” se sustituye por “los documentos transmitidos” y “por técnicas de tratamiento automático de datos” por “mediante procedimientos informáticos”.

#### **G. Errores en los documentos: sanciones**

50 En la Norma 2.19, se añade “las” antes de “leyes” y “del Estado rector del puerto” al final del párrafo.

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

51 En el título de esta sección se añade “personas rescatadas en el mar” como sigue:

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

52 En la Norma 2.20, se añade “personas rescatadas en el mar” y se suprime “y condición jurídica” como sigue:

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

53 En la Norma 2.24, la frase “más información que la prescrita” se sustituye por “más datos que los prescritos”.

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

54 En la Práctica recomendada 5.3, el término “el correo” se sustituye por “los objetos postales” y a continuación de “expedición por mar” se añade “o importación”.

55 La Práctica recomendada 5.5 se modifica como sigue:

“5.5 **Práctica recomendada.** Cuando, debido a sus características, una remesa pueda requerir la intervención de distintos organismos autorizados a llevar a cabo inspecciones, tales como las autoridades aduaneras, sanitarias o veterinarias, los Gobiernos Contratantes deben hacer todo lo posible para delegar en el servicio de aduanas o en otro organismo competente las funciones prescritas o, cuando ello no sea posible, deben tomar todas las medidas necesarias para que dicho despacho se realice simultáneamente en un solo lugar y con un mínimo de tardanza.”

**B. Despacho de la carga**

56 La Norma 5.7 se modifica como sigue:

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

57 A continuación de la Norma 5.7 se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.7.1:

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

58 Se suprime la actual Práctica recomendada 5.9.

59 En la Práctica recomendada 5.10, se añade “revisado” de modo que diga: “Convenio de Kioto revisado”.

60 A continuación de la Práctica recomendada 5.10 se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.10.1:

“5.10.1 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben examinar la posibilidad de introducir procedimientos simplificados para las personas autorizadas que posibiliten:

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

61 En la Norma 5.11, al final del párrafo, se suprime la expresión “valiéndose de un procedimiento de evaluación de riesgos para determinar la carga que ha de examinarse”.

62 En la Práctica recomendada 5.14, se sustituye la expresión “técnicas de intercambio electrónico de datos (IED)” por “sistemas de intercambio electrónico de información”.

63 A continuación de la Práctica recomendada 5.14 se añade la siguiente nueva Práctica recomendada 5.14.1:

“5.14.1 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deben despachar con rapidez el procedimiento de tránsito de las mercancías procedentes de otros Estados que estén pendientes de carga.”

**C. Contenedores y paletas**

64 En la Norma 5.15, el término “importación” se sustituye por “admisión”.

65 En la Norma 5.18, el término “importación” se sustituye por “admisión”.

**Capítulo 7 – Disposiciones diversas****C. Ayuda de emergencia**

66 La Norma 7.8 se modifica como sigue:

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

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

**Apéndice 1 – Impresos FAL de la OMI**

67 Los impresos FAL de la OMI 1 a 7 se modifican según se indica a continuación:

**“OMI – DECLARACIÓN GENERAL**

		<input type="checkbox"/> Llegada	<input type="checkbox"/> Salida
1.1 Nombre y tipo del buque 1.2 Número IMO 1.3. Distintivo de llamada		2. Puerto de llegada/salida	3. Fecha y hora de llegada/salida
4. Estado de abanderamiento del buque	5. Nombre del capitán	6. Último puerto de escala/Próximo puerto de escala	
7. Certificado de matrícula (puerto; fecha; número)		8. Nombre y datos de contacto del agente del buque	
9. Arqueo bruto	10. Arqueo neto		
11. Situación del buque en el puerto (muelle o puesto de atraque)			
12. Pormenores someros referentes al viaje (puertos donde el buque ha tocado y va a tocar; subrayar puertos en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada)			
13. Descripción somera de la carga			
14. Número de miembros de la tripulación (incluido el capitán)	15. Número de pasajeros	16. Observaciones	
Documentos anexos (indíquese el número de ejemplares)			
17. Declaración de carga	18. Declaración de provisiones del buque		
19. Lista de la tripulación	20. Lista de pasajeros	21. Necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recepción de desechos y residuos	
22. Declaración de efectos de la tripulación*	23. Declaración marítima de sanidad*		

24 Fecha y firma del Capitán o del agente u oficial debidamente autorizados

Para uso oficial

OMI FAL

Impreso 1











## MANIFIESTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

(Según lo prescrito en las reglas 4.5 y 7-2.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, la regla 4 3) del Anexo III del MARPOL 73/78 y el párrafo 5.4.3.1 del capítulo 5.4 del Código IMDG)

NOMBRE DEL BUQUE REFERENCIA DEL VIAJE DISTINTIVO DE LLAMADA	NÚMERO IMO PUERTO DE CARGA	ESTADO DE ABANDERAMIENTO DEL BUQUE PUERTO DE DESCARGA	NOMBRE DEL CAPITÁN AGENTE MARÍTIMO
---	-------------------------------	--	---------------------------------------

NÚMERO DE RESERVA/ REFERENCIA	MARCAS Y NÚMEROS (Nº) DE IDENTIFICACIÓN DEL CONTENEDOR Nº DE MATRÍCULA DEL VEHÍCULO	NÚMERO Y TIPO DE BULTOS	NOMBRE OFICIAL DE TRANSPORTE	CLASE	Nº ONU	GRUPO DE EMBALAJE	RIESGO(S) SUBSIDIARIO(S)	PUNTO DE INFLAMACIÓN (en °C, c.c.)	CONTAMINANTE DEL MAR	MASA (Kg) BRUTA/ NETA	FEm	LUGAR DE ESTIBA A BORDO

FIRMA DEL AGENTE \_\_\_\_\_

FIRMA DEL CAPITÁN \_\_\_\_\_

LUGAR Y FECHA \_\_\_\_\_

LUGAR Y FECHA \_\_\_\_\_

OMI FAL  
Impreso 7

**RESOLUCIÓN FAL.10(35)**  
**(adoptada el 16 de enero de 2009)**  
**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO PARA FACILITAR**  
**EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965**

**EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,**

**RECORDANDO** el artículo VII 2) a) del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (en adelante denominado “el Convenio”) que trata del procedimiento que debe seguirse 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 adopción de las enmiendas al Convenio,

**HABIENDO EXAMINADO**, en su 35° periodo de sesiones, las enmiendas al anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del mismo,

1. **ADOPTA**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. **RESUELVE**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) b) del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 15 de mayo de 2010, a menos que antes del 15 de febrero de 2010 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes del Convenio hayan notificado por escrito al Secretario General que no las aceptan;
3. **PIDE** al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes;
4. **PIDE ADEMÁS** al Secretario General que notifique a todos los Gobiernos signatarios la adopción y entrada en vigor de dichas enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO  
INTERNACIONAL, 1965

**Capítulo 2 – Llegada, permanencia y salida de buques**

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

- 1 En la Práctica recomendada 2.2.2, a continuación de “● Estado de abanderamiento del buque” se añade el nuevo texto siguiente:  
“● número del viaje.”
- 2 En la Práctica recomendada 2.3.1 a), a continuación de “● distintivo de llamada” se añade el nuevo texto siguiente:  
“● número del viaje.”
- 3 En la Práctica recomendada 2.3.1 b), a continuación de “● distintivo de llamada” se añade el nuevo texto siguiente:  
“● número del viaje.”
- 4 En la Norma 2.6.1, a continuación de “● distintivo de llamada” se añade el nuevo texto siguiente:  
“● número del viaje.”
- 5 Se suprime la Norma actual 2.6.3 y se sustituye por:  
“2.6.3 *No aplicable*”.
- 6\* Se suprime la práctica recomendada actual 2.6.4 y se sustituye por:  
“2.6.4 **Práctica recomendada.** Cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga escala en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, las autoridades públicas no exigirán normalmente la presentación de una lista nueva y completa de la tripulación, sino que deberán aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas.”

---

\* Enmienda resultante incluida por la Secretaría.

- 7 Se suprime la Práctica recomendada actual 2.7.1 y se sustituye por:  
“2.7.1 *No aplicable.*”
- 8 En la Práctica recomendada 2.7.3, a continuación de “● Estado de abanderamiento del buque” se añade el nuevo texto siguiente:  
“● número del viaje”
- 9 En la Práctica recomendada 2.7.3 se suprime el texto siguiente:  
“● tipo de documento de identidad presentado por el pasajero  
● número de serie del documento de identidad”  
y se sustituye por el nuevo texto siguiente:  
“● tipo de documento de identidad o de documento de viaje presentado por el pasajero  
● número de serie del documento de identidad o del documento de viaje.”
- 10 En la Norma 2.8.1, el texto que dice “● Referencia del viaje” se enmienda para que diga “● Número del viaje”.
- 11 Al final de la Norma 2.8.1, a continuación de “● Posición de estiba a bordo” se añade el nuevo texto siguiente:  
“● Información adicional.”

### Capítulo 3 – Llegada y salida de personas

#### A. *Documentos y formalidades de llegada y salida*

- 12 En la segunda parte de la Norma 3.3.6, a continuación de la frase “correrá con los gastos de”, se añade “estancia y”.
- 13 Se suprime la Norma 3.10 actual y se sustituye por la siguiente:  
“3.10 **Norma.** Un pasaporte o un documento de identidad expedido de conformidad con los convenios pertinentes de la OIT o, si no, un documento de identidad para gente de mar válido y debidamente reconocido, será el documento básico que facilite a las autoridades públicas los datos sobre cada uno de los tripulantes, a la llegada o salida de los buques.”

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

- 14 En la Norma 3.14, a continuación de las palabras “a las personas”, se añade “presentes”.
- 15 Se suprime la Norma 3.15 actual y se sustituye por el nuevo texto siguiente:  
“3.15 **Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no impondrán sanciones desproporcionadas o poco razonables a los propietarios de buques en los casos en que juzguen insuficientes los documentos de control de un pasajero o si, por tal motivo, el pasajero no puede ser admitido en el territorio del Estado.”

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

- 16 Se suprime la Norma 3.21 actual y se sustituye por la siguiente:  
“3.21 **Práctica recomendada.** A los buques dedicados a cruceros sólo se les exigirá la declaración general, la lista de pasajeros y la lista de la tripulación en el primer puerto de llegada y en el último puerto de salida de un mismo Estado, a condición de que no se haya producido cambio alguno en las circunstancias del viaje.”
- 17 Se suprime la actual Práctica recomendada 3.35 y se sustituye por:  
“3.35 *No aplicable.*”

### Apéndice 1 – Formularios FAL de la OMI

- 18 Se suprimen los actuales formularios FAL de la OMI y se sustituyen por los siguientes:

**“OMI – DECLARACIÓN GENERAL**

(Impreso FAL 1 de la OMI)

		<input type="checkbox"/> Llegada	<input type="checkbox"/> Salida
1.1	Nombre y tipo del buque	1.2 Número IMO	
1.3	Distintivo de llamada	1.4 Número del viaje	
2.	Puerto de llegada/salida	3. Fecha y hora de llegada/salida	
4.	Estado de abanderamiento del buque	5. Nombre del capitán	6. Último puerto de escala/próximo puerto de escala
7.	Certificado de matrícula (puerto; fecha; número)		8. Nombre y datos de contacto del agente del buque
9.	Arqueo bruto	10. Arqueo neto	
11.	Situación del buque en el puerto (muelle o puesto de atraque)		
12.	Breves pormenores referentes al viaje (puertos de escala del buque anteriores y siguientes; subrayar los puertos en los que se descargará el resto de la mercancía)		
13.	Breve descripción de la carga		
14.	Número de miembros de la tripulación	15. Número de pasajeros	16. Observaciones
Documentos anexos (indíquese el número de ejemplares)			
17.	Declaración de carga	18. Declaración de provisiones del buque	
19.	Lista de la tripulación	20. Lista de pasajeros	21. Necesidades del buque en cuanto a instalaciones de recepción de desechos y residuos
22.	Declaración de efectos de la tripulación (únicamente a la llegada)	23. Declaración marítima de sanidad (únicamente a la llegada)	
24.	Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado		

Para uso oficial

**OMI – DECLARACIÓN DE CARGA**

(Impreso FAL 2 de la OMI)

		Llegada	Salida	Página N°
1.1	Nombre del buque	1.2 Número IMO		
1.3	Distintivo de llamada	1.4 Número del viaje		
2.	Puerto en el que se presenta el informe	3. Estado de abanderamiento del buque		
4.	Nombre del capitán	5. Puerto de carga/Puerto de descarga		
N° del conocimiento de embarque *	6. Marcas y números	7. Número y tipo de bultos; descripción de las mercancías o, si se dispone de él, Código del Sistema Armonizado (SA)	8. Peso bruto	9. Medidas
10. Fecha y firma del capitán o del agente u oficial debidamente autorizado				

\* Número del documento de transporte. Indicar asimismo los puertos de embarque originales de las mercancías transportadas con arreglo a un documento de transporte multimodal o a un conocimiento de embarque.









## OMI – MANIFIESTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

(Impreso FAL 7 de la OMI)

(De conformidad con lo dispuesto en las reglas 4.5 y 7-2.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, en la regla 4.3 del Anexo III del MARPOL 73/78 y en el párrafo 5.4.3.1 del capítulo 5.4 del Código IMDG)

Página N°

1.1 Nombre del buque				1.2 Número IMO				1.3 Distintivo de llamada				
1.4 Número del viaje			2. Estado de abanderamiento del buque				3. Puerto de carga			4. Puerto de descarga		
5. N° de reserva/Referencia	6. Marcas y números Número(s) de identificación del contenedor Número(s) de matrícula del vehículo	7. Número y tipo de bultos	8. Nombre de expedición	9. Clase	10. N° ONU	11. Grupo de embalaje	12. Riesgo(s) secundario(s)	13. Punto de inflamación (en °C <sub>v.c.</sub> )	14. Contaminante del mar	15. Masa (kg) Bruta/Neta	16. FEm	17. Posición de estiba a bordo
Información adicional												
18.1 Nombre del capitán						19.1 Agente marítimo						
18.2 Lugar y fecha						19.2 Lugar y fecha						
Firma del capitán						Firma del agente						

**ACUERDO por el que se dan a conocer las Enmiendas al Anexo del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.

JOSÉ ANTONIO MEADE KURIBREÑA y GERARDO RUIZ ESPARZA, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 12, 28 fracciones I y XII y 36 fracciones I, XIV, XVI, XVII, XXVI y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2o. y 3o. fracción III de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales; 7o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores, y 4o. primer párrafo y 5o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

**CONSIDERANDO**

Que el 20 de octubre de 1972 se adoptó en Londres, Inglaterra, el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 en su forma enmendada (COLREG/72);

Que el COLREG/72 fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión el 26 de noviembre de 1975, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 11 de febrero de 1976;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión respectivo ante el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental el 8 de abril de 1976;

Que el COLREG/72 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 26 de mayo de 1976;

Que el COLREG/72 tiene como finalidad establecer los procedimientos de maniobra y las medidas que han de tomar los buques para prevenir los abordajes en el mar, teniendo en cuenta la necesidad de evitar el entorpecimiento de la navegación de los buques;

Que el COLREG/72 ha tenido varias enmiendas en su contenido adoptándose cada una de ellas mediante las siguientes resoluciones:

<b>Resolución</b>	<b>Fecha de Adopción</b>
A.464(XII)	19 de noviembre de 1981
A.626(15)	19 de noviembre de 1987
A.678(16)	19 de octubre de 1989
A.736(18)	4 de noviembre de 1993
A.910(22)	29 de noviembre de 2001
A.1004(25)	29 de noviembre de 2007
A.1085(28)	4 de diciembre de 2013

Que las enmiendas al COLREG/72 deben ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación, a fin de darlas a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en el cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la Dependencia responsable de dar seguimiento a los diversos tratados internacionales de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma Parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la Dependencia responsable de regular, promover y organizar la marina mercante, así como de regular las comunicaciones y transportes por agua, e inspeccionar los servicios de la marina mercante, por lo que hemos tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS ENMIENDAS  
AL ANEXO DEL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL  
PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer las enmiendas al Anexo del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, en su forma enmendada (COLREG/72).

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Las enmiendas a que se refiere el Artículo anterior se encuentran previstas en las siguientes resoluciones:

<b>Resolución</b>	<b>Fecha de Entrada en Vigor Internacional</b>
Enmiendas de 1981 A.464(XII)	1 de junio de 1983
Enmiendas de 1987 A.626(15)	19 de noviembre de 1989
Enmiendas de 1989 A.678(16)	19 de abril de 1991
Enmiendas de 1993 A.736(18)	4 de noviembre de 1995
Enmiendas de 2001 A.910(22)	29 de noviembre de 2003
Enmiendas de 2007 A.1004(25)	1 de diciembre de 2009
Enmiendas de 2013 A.1085(28)	1 de enero de 2016

#### **TRANSITORIO**

**ÚNICO.-** El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Firmado en la Ciudad de México, a los cuatro días del mes de agosto de dos mil catorce.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **José Antonio Meade Kuribreña**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.

#### **RESOLUCION A.464(XII)**

*Aprobada 19 noviembre, 1981*

#### **ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el Artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, el cual trata de las enmiendas al Reglamento,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.431(XI), titulada "Recomendación relativa a los buques con capacidad de maniobra restringida cuando estén dedicados a operaciones para el mantenimiento de la seguridad de la navegación en un dispositivo de separación del tráfico", en la que se incluye la decisión de considerar en su duodécimo periodo de sesiones, el posible refrendo de una correspondiente enmienda a la Regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972,

HABIENDO EXAMINADO ésa y otras enmiendas al Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su cuadragésimo cuarto periodo de sesiones y puestas en conocimiento de todas las Partes Contratantes del Convenio de conformidad con el párrafo 2 del Artículo VI de dicho Convenio, así como las recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima acerca de la entrada en vigor de dichas enmiendas,

1. APRUEBA, de conformidad con el párrafo 3 del Artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el Anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que, de conformidad con el párrafo 4 del Artículo VI del Convenio, cada una de las enmiendas entre en vigor el 1 de junio de 1983 a menos que, al 1 de junio de 1982, más de un tercio de las Partes Contratantes haya notificado que rechaza las enmiendas;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el párrafo 3 del Artículo VI, envíe la presente resolución a todas las Partes Contratantes del Convenio a fines de aceptación y copias de la misma a todos los Miembros de la Organización;
4. INVITA a las Partes Contratantes a que presenten toda objeción que puedan oponer a las enmiendas a más tardar el 1 de junio de 1982, fecha a partir de la cual se considerará que las enmiendas entran en vigor tal como se estipula en la presente resolución.

ANEXO

## ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972

**1 Regla 1 c)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“c) Ninguna disposición del presente Reglamento impedirá la aplicación de reglas especiales establecidas por el Gobierno de cualquier Estado en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales para buques de guerra y buques navegando en convoy o en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales serán tales que no puedan confundirse con ninguna luz, marca o señal autorizada en otro lugar del presente Reglamento.”

**2 Regla 3 g)*****Sustitúyase la oración inmediatamente anterior a los apartados i) vi) por lo siguiente:***

“La expresión ‘buques con capacidad de maniobra restringida’ incluirá pero no se limitará a:”

**3 Regla 3 g) v)**

***Sustitúyase la expresión “dragado de minas” por la expresión “limpieza de minas”.***

**4 Regla 10 b) iii)**

***Sustitúyase la frase “al entrar o salir de dicha vía por sus límites laterales” por la frase “al entrar o salir de dicha vía por uno u otro de sus límites laterales”.***

**5 Regla 10 d)*****Añádase la siguiente oración al texto actual:***

“No obstante, los buques de eslora inferior a 20 metros y los buques de vela podrán utilizar las zonas de navegación costera en cualquier circunstancia.”

**6 Regla 10 e)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“e) Todo buque que no sea un buque que cruza una vía de circulación ni un buque que esta entrando o saliendo de ella se abstendrá normalmente de entrar en una zona de separación y de cruzar una línea de separación excepto:”

**7 Regla 10 k)*****Añádase el nuevo párrafo siguiente:***

“k) Cuando estén dedicados a una operación de mantenimiento de la seguridad de la navegación en un dispositivo de separación del tráfico, los buques con capacidad de maniobra restringida quedaran exentos del cumplimiento de esta regla en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación.”

**8 Regla 10 l)*****Añádase el nuevo párrafo siguiente:***

“l) Cuando estén dedicados a una operación de colocación, reparación o recogida de un cable submarino en un dispositivo de separación del tráfico, los buques con capacidad de maniobra restringida quedaran exentos del cumplimiento de esta Regla en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación.”

**9 Regla 13 a)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“a) No obstante lo dispuesto en las Reglas de la Parte B, secciones I y II...”

**10 Regla 22 d)*****Añádase el nuevo párrafo siguiente:***

“d) En los buques u objetos remolcados poco visibles y parcialmente sumergidos:  
- luz blanca, todo horizonte, 3 millas.”

**11 Regla 23 c)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“c) i) Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán exhibir, en lugar de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz blanca todo horizonte y luces de costado;

ii) los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 7 metros y cuya velocidad máxima no sea superior a 7 nudos, podrán exhibir, en lugar de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz blanca todo horizonte y, si es posible, exhibirán también luces de costado;

iii) en los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros, la luz de tope o la luz blanca todo horizonte podrá apartarse del eje longitudinal del buque si no es posible colocarla en dicho eje, a condición de que las luces de costado vayan combinadas en un solo farol, que se llevará en el eje longitudinal del buque o colocado tan cerca como sea posible de la línea proa-popa en que vaya la luz de tope o la luz blanca todo horizonte.”

**12 Regla 24 a) i) y c) i)*****Sustitúyase en la primera línea la frase que termina en “23 a) i),” por la siguiente:***

“en lugar de la luz prescrita en los apartados i) o ii) de la Regla 23 a),”.

***Suprimanse en la segunda línea las palabras “a proa”.***

**13 Regla 24 d)**

***Sustitúyanse las palabras “párrafos a) y c)” de la segunda línea por las palabras “párrafos a) o c)”***,

**14 Regla 24 e)*****Enmiéndese la frase inicial de modo que diga:***

“Todo buque u objeto remolcado distinto de los que se mencionan en el párrafo g) de esta Regla exhibirá.”

**15 Regla 24 g)*****Intercálese el nuevo párrafo g) siguiente:***

“g) Todo buque u objeto remolcado, poco visible y parcialmente sumergido y toda combinación de buques u objetos en los que se den esas mismas circunstancias, exhibirán:

i) cuando su anchura sea inferior a 25 metros, una luz blanca todo horizonte en el extremo de proa o cerca de este y otra en el extremo de popa o cerca de este, con la salvedad de que los dragones no tendrá que exhibir una luz en el extremo de proa o cerca del mismo;

ii) cuando su anchura sea igual o superior a 25 metros, dos luces blancas todo horizonte adicionales en los puntos extremos de esa anchura o cerca de estos;

iii) cuando su longitud sea superior a 100 metros, luces blancas todo horizonte adicionales entre las luces prescritas en los apartados i) y ii), de modo que la distancia entre luces no exceda de 100 metros;

iv) una marca bicónica en el extremo popel del ultimo buque u objeto remolcado o cerca de ese extremo, y cuando la longitud del remolque sea superior a 20 metros, una marca bicónica adicional en el lugar mas visible y tan cerca como sea posible del extremo proel.”

**16 Regla 24 h)*****Conviértase el actual párrafo g) en párrafo h) y enmiéndese de modo que diga:***

“h) Cuando, por alguna causa justificada, no sea posible que el buque u objeto remolcado exhiba las luces o marcas prescritas en los párrafos e) o g) de esta Regla, se tomaran todas las medidas posibles para iluminar el buque u objeto remolcado, o para indicar al menos la presencia de dicho buque u objeto.”

**17 Regla 24 i)*****Añádase el nuevo párrafo siguiente:***

“i) Cuando, por alguna causa justificada, resulte imposible que un buque no dedicado normalmente a operaciones de remolque muestre las luces prescritas en los párrafos a) o c) de esta Regla, dicho buque no tendrá obligación de exhibir tales luces cuando esté remolcando a otro buque que esté en peligro o que, por otros motivos, necesite ayuda. Se tomarán todas las medidas posibles para indicar la naturaleza de la conexión existente entre el buque remolcador y el buque remolcado, tal como se autoriza en la Regla 36, en particular iluminando el cable de remolque.”

**18 Regla 25 b)**

***Sustitúyase*** “12 metros” ***por*** “20 metros”.

**19 Regla 27 b) (preámbulo)**

***En la primera frase, sustitúyase la expresión*** “dragado de minas” ***por la expresión*** “limpieza de minas”.

**20 Regla 27 b) iii)**

***Sustitúyanse las palabras*** “luces de tope” ***por las palabras*** “una o varias luces de tope”.

**21 Regla 27 c)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“Los buques de propulsión mecánica dedicados a una operación de remolque que restrinja en extremo tanto la capacidad del buque remolcador como la de su remolque para apartarse de su derrota exhibirán, además de las luces o las marcas prescritas en la Regla 24 a), las luces o las marcas prescritas en los párrafos b) i) y b) ii) de esta Regla.”

**22 Regla 27 d)**

- ***Sustitúyanse las palabras*** “el párrafo b)” ***por las palabras*** “los apartados i), ii) y iii) del párrafo b)”;

- ***Suprímase el apartado iii) actual;***

- ***Conviértase el apartado iv) en apartado iii) y enmiéndese de modo que diga:***

“iii) cuando estén fondeados, las luces o marcas prescritas en este párrafo en lugar de las luces o la marca prescritas en la Regla 30.”

**23 Regla 27 e)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“e) Cuando debido a las dimensiones del buque dedicado a operaciones de buceo resulte imposible exhibir todas las luces y marcas prescritas en el párrafo d) de esta Regla, se exhibirán:

i) tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más alta y la más baja de esas luces serán rojas y la luz central será blanca;

ii) una reproducción en material rígido, y de altura no inferior a 1 metro, de la bandera “A” del Código internacional. Se tomarán medidas para garantizar su visibilidad en todo el horizonte.”

**24 Regla 27 f)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“f) Los buques dedicados a operaciones de limpieza de minas, además de las luces prescritas para los buques de propulsión mecánica en la Regla 23 o de las luces o la marca prescritas en la Regla 30 para los buques fondeados, según proceda, exhibirán tres luces verdes todo horizonte o tres bolas. Una de estas luces o marcas se exhibirá en la parte superior del palo de mas a proa y las otras dos una en cada uno de los penoles de la verga de dicho palo. Estas luces o marcas indican que es peligroso para otro buque acercarse a menos de 1 000 metros por la popa del buque dedicado a limpieza de minas.”

**25 Regla 27 g)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“g) Los buques de menos de 12 metros de eslora, salvo los dedicados a operaciones de buceo, no tendrán obligación de exhibir las luces y marcas prescritas en esta Regla.”

**26 Regla 29 a) iii)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“a) iii) cuando estén fondeados, además de las luces prescritas en el apartado i), la luz, las luces o la marca prescritas en la Regla 30 para los buques fondeados.”

**27 Regla 30 e)**

***Suprímase “o varadas” y enmiéndese a partir de “marcas” (ultima línea) de modo que en vez de “marcas prescritas en los párrafos a), b) o d) “diga” la marca prescritas en los párrafos a) y b) de esta Regla.”***

**28 Regla 30 f)*****Añádase el nuevo párrafo siguiente:***

“f) Los buques de menos de 12 metros de eslora, cuando estén varados, no tendrán obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los apartados i) y ii) del párrafo d) de esta Regla.”

**29 Regla 33 a)**

***En la última línea, sustitúyase “reglamentarias” por “prescritas”.***

**30 Regla 34 b) iii)**

***Añádase “del presente Reglamento” después de las palabras “Anexo I”.***

**31 Regla 35 d)**

***Añádase un nuevo párrafo d) y corrijanse las letras de los actuales párrafos d) a i) de modo que éstos pasen a ser e) a j):***

“d) Los buques dedicados a la pesca, cuando estén fondeados, y los buques con capacidad de maniobra restringida que operen hallándose fondeados, emitirán, en lugar de las señales prescritas en el párrafo g), la señal prescrita en el párrafo c) de esta Regla.”

***En los párrafos g) e i) (que pasan a ser ahora h) y j)), la referencia que se hace al párrafo “f)” deberá modificarse de modo que remita al párrafo “g)”.***

**32 Regla 36*****Añádanse las siguientes oraciones al final del texto actual:***

“Toda luz que se utilice para llamar la atención de otro buque será de tal índole que no pueda confundirse con ninguna ayuda a la navegación. A los efectos de esta Regla se evitará la utilización de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad, como las luces estroboscópicas.”

**33 Regla 37**

***Sustitúyase la palabra “prescritas” por “descritas”.***

**34 Regla 38**

***Intercálese “del presente Reglamento” después de las palabras “del Anexo I” en los párrafos d), i), e) y f) y después de las palabras “Anexo III” en el párrafo g).***

**35 Regla 38 h)*****Añádase el nuevo párrafo siguiente:***

“h) El cambio de emplazamiento de las luces todo horizonte como consecuencia de lo especificado en la sección 9 b) del Anexo I del presente Reglamento: exención permanente.”

**36 Anexo I, sección 1*****Añádase la siguiente frase al texto actual de la definición:***

“Esta altura se medirá desde la posición que queda en línea vertical debajo del emplazamiento de la luz.”

**37 Anexo I, sección 2 e)*****Enmiéndese de modo que diga:***

“Una de las dos o tres luces de tope prescritas para los buques de propulsión mecánica dedicados a remolcar o empujar a otro buque, irá colocada en la misma posición que la luz de tope de proa o que la luz de tope de popa; siempre que, si se lleva en el palo de popa, la luz de tope más baja de popa esté colocada por lo menos a 4,5 metros, verticalmente, por encima de la luz de tope de proa.”

**38 Anexo I, sección 2 f)*****Enmiéndese de modo que diga:***

f) i) La luz o las luces de tope prescritas en la Regla 23 a) irán colocadas de forma que queden claras y por encima de las restantes luces y obstrucciones, salvo en el caso indicado en el apartado ii).

ii) Cuando sea imposible llevar las luces todo horizonte prescritas en la Regla 27 b) i) o en la Regla 28 por debajo de las luces de tope, se podrán llevar por encima de la luz o de las luces de tope de proa o verticalmente entre la luz o las luces de tope de proa y la luz o las luces de tope de popa, a condición de que, en este último caso, se cumpla con lo prescrito en la sección 3 c) del presente Anexo.”

**39 Anexo I, sección 2 i) i)*****Sustitúyase el texto actual de este apartado por el siguiente:***

“i) en los buques de eslora igual o superior a 20 metros, tales luces irán colocadas con una separación no inferior a 2 metros y la mas baja de ellas a una altura no inferior a 4 metros por encima del casco, salvo cuando se exija una luz de remolque.”

**40 Anexo I, sección 2 i) ii)*****Sustitúyase el texto actual de este apartado por el siguiente:***

ii) en los buques de eslora inferior a 20 metros, tales luces irán colocadas con una separación no inferior a 1 metro y la mas baja de ellas a una altura no inferior a 2 metros por encima del casco, salvo cuando se exija una luz de remolque.”

**41 Anexo I, sección 2 j)*****Suprímense las palabras “de pesca” después de “buque”.*****42 Anexo I, sección 2 k)**

***Sustitúyanse las palabras “la de proa” en la primera línea por las palabras “la luz de proa prescrita en la Regla 30 a) i)”.***

***En la segunda frase, sustitúyanse todas las palabras que siguen a “de proa” por las siguientes “se colocará a una altura no inferior a 6 metros por encima del casco.”***

**43 Anexo I, sección 3 b)**

***En la primera línea, sustitúyase “En los buques” por “En los buques de propulsión mecánica”.***

**44 Anexo I, sección 3 c)*****Añádase el nuevo párrafo siguiente:***

“c) Cuando las luces prescritas en la Regla 27 b) i) o en la Regla 28 estén colocadas verticalmente entre la luz o las luces de tope de proa y la luz o las luces de tope de popa, esas luces todo horizonte se colocarán a una distancia horizontal no inferior a 2 metros del eje longitudinal del buque en la dirección de babor a estribor.”

**45 Anexo I, sección 5**

**En la primera línea, después de las palabras** “las luces de costado” **añádanse las palabras** “de los buques de eslora igual o superior a 20 metros”. **Añádase el texto siguiente después de la primera frase:**

“En los buques de eslora inferior a 20 metros, las luces de costado, cuando sean necesarias para cumplir con lo prescrito en la sección 9 del presente Anexo, irán dotadas, por la parte de crujía, de pantallas de color negro mate.”

**46 Anexo I, sección 8**

**Añádase la siguiente frase a la nota que figura al final de esta sección:**

“No se logrará esta limitación mediante una regulación variable de la intensidad luminosa.”

**47 Anexo I, sección 9 a) i)**

**Sustitúyase la expresión** “deberán tener” **por** “tendrán” **y la expresión** “deberán decrecer” **por** “decrecerán”

**48 Anexo I, sección 9 a) ii), última línea**

**Sustitúyase la palabra** “límites” **por la palabra** “sectores”.

**49 Anexo I, sección 9 b)**

**Intercálese después de** “luces de fondeo” **y antes de** “,que no precisan...” **las palabras** “prescritas en la Regla 30.”

**50 Anexo I, sección 10 a) y b)**

**Intercálese** “una vez instaladas éstas,” **a continuación de** “luces eléctricas,” **en la frase de introducción del párrafo a); y** “, una vez instaladas éstas” **a continuación de** “luces eléctricas” **en la frase de introducción del párrafo b).**

**51 Anexo I, sección 13**

**Enmiéndese de modo que diga:**

“La construcción de luces y marcas, así como la instalación de luces a bordo del buque, se ajustarán a criterios que la autoridad competente del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque juzgue satisfactorios.”

**52 Anexo III, sección 1 d)**

**Sustitúyanse las palabras** “4 dB por debajo del nivel de presión acústica” **por las palabras** “4 dB por debajo del nivel prescrito de presión acústica” **y las palabras** “10 dB por debajo del nivel de presión acústica” **por las palabras** “10 dB por debajo del nivel prescrito de presión acústica”. **Cada vez que en el resto de este Anexo aparezca el adjetivo** “sonora” **sustitúyase por** “acústica”.

**53 Anexo III, sección 2 a)**

**Sustitúyanse las palabras** “a la distancia de 1 metro” **por las palabras** “a 1 metro de distancia”.

**54 Anexo III, sección 2 b)**

**Enmiéndese la segunda frase de modo que diga:**

“La boca de la campana tendrá no menos de 300 mm de diámetro para los buques de eslora igual o superior a 20 metros y no menos de 200 mm para los buques de eslora igual o superior a 12 metros pero inferior a 20 metros.”

**55 Anexo III, sección 3**

**Sustitúyanse las palabras** “del Estado en que esté matriculado el buque” **por las palabras** “del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque”.

**56 Regla 35 b) (se aplica sólo al texto francés).**

**RESOLUCION A.626(15)***Aprobada 19 noviembre 1987***ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, artículo que trata de las modificaciones del Reglamento,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en sus periodos de sesiones 53° y 54° y comunicadas a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima por lo que respecta a la entrada en vigor de dichas enmiendas,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que cada una de las enmiendas entrará en vigor el 19 de noviembre de 1989, a menos que el 19 de mayo de 1988 más de un tercio de las Partes Contratantes hayan notificado a la Organización que recusan las enmiendas;
3. PIDEN al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI, comunique la presente resolución a todas las Partes Contratantes del Convenio para que la acepten y envíe un ejemplar de la misma a todos los Miembros de la Organización;
4. INVITA a las Partes Contratantes a que presenten sus objeciones a las enmiendas el 19 de mayo de 1988 a más tardar, fecha a partir de la cual se considerará que las enmiendas han entrado en vigor de conformidad con lo dispuesto en la presente resolución.

## ANEXO

**ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972****1 Regla 1 e) – Buque de construcción especial*****Sustitúyase el texto actual por el siguiente:***

“e) Siempre que el Gobierno interesado considere que un buque de construcción especial, o destinado a un fin especial, no pueda cumplir plenamente con lo dispuesto en alguna de las presentes reglas sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, tal buque cumplirá con otras disposiciones sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, que a juicio de su Gobierno representen respecto de ese buque el cumplimiento que más se aproxime a lo dispuesto en el presente Reglamento.”

**2 Regla 3 h) – Buque restringido por su calado*****Sustitúyase el texto actual por el siguiente:***

“h) La expresión “buque restringido por su calado” significa un buque de propulsión mecánica que, por razón de su calado en relación con la profundidad y la anchura disponibles del agua navegable, tiene una capacidad muy restringida de apartarse de la derrota que está siguiendo”.

**3 Nueva regla 8 f) – No estorbar*****Añádase el nuevo párrafo f) siguiente:***

- “f) i) Los buques que en virtud de cualquiera de las presentes reglas estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque maniobrarán prontamente, cuando así lo exijan las circunstancias, a fin de dejar espacio suficiente para permitir el tránsito seguro del otro buque.
- ii) Los buques que estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque no quedarán exentos de dicha obligación cuando se aproximen a otro buque con riesgo de que se produzca un abordaje y, al efectuar las maniobras respetarán rigurosamente lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.”
- iii) Cuando los dos buques se aproximen el uno al otro con riesgo de que se produzca un abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado seguirá estando plenamente obligado a cumplir con lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.”

**4 Regla 10 a) – Dispositivos de separación del tráfico aprobados por la Organización*****Sustitúyase el texto actual por el siguiente:***

“a) La presente regla se aplica a los dispositivos de separación del tráfico aprobados por la Organización y no exime a ningún buque de las obligaciones contraídas en virtud de otras reglas.”

**5 Regla 10 c) – Cruce de vías de circulación*****Sustitúyase el texto actual por el siguiente:***

“c) Siempre que puedan, los buques evitarán cruzar las vías de circulación, pero cuando se vean obligados a ello lo harán siguiendo un rumbo que en la medida de lo posible forme una perpendicular con la dirección general de la corriente del tráfico.”

**6 Anexo I, sección 2 d) - Luz más elevada*****Sustitúyase el texto actual por el siguiente:***

“d) Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán llevar su luz más elevada a una altura inferior a 2,5 metros sobre la regala. Pero si llevan una luz de tope además de las luces de costado y de la luz de alcance, o si se llevan una luz todo horizonte prescrita en la regla 23 c) i) además de las luces de costado, la luz de tope o la luz todo horizonte deberá estar por lo menos a 1 metro por encima de las luces de costado.”

**7 Anexo I, sección 2 i) ii) – Separación vertical de las luces*****Sustitúyase el texto actual por el siguiente:***

“ii) en los buques de eslora inferior a 20 metros tales luces estarán separadas entre sí por una distancia no inferior a 1 metro y la más baja de ellas estará colocada a una altura no inferior a 2 metros por encima de la regala, salvo cuando esté prescrita una luz de remolque.”

**8 Anexo I, sección 10 – Luces en los buques de vela*****En la sección 10 a):***

***Añádase en la frase inicial, a continuación de “buques de vela”, la expresión “en movimiento”.***

***En la sección 10 b):***

***Añádase en la frase inicial, a continuación de “buques de vela”, la expresión “en movimiento”.***

**9 Anexo IV, nuevo párrafo 1 o) – Señales de peligro*****Añádase el nuevo párrafo o) siguiente:***

“o) Señales aprobadas transmitidas mediante sistemas de radiocomunicaciones.”

---

**RESOLUCION A.678(16)***Aprobada 19 octubre 1989***ENMIENDA AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA

RECORDANDO el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, artículo que trata de las modificaciones del Reglamento,

HABIENDO EXAMINADO la enmienda al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, aprobada por el Comité de Seguridad Marítima en su 57° periodo de sesiones y comunicada a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima por lo que se refiere a la entrada en vigor de dicha enmienda,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, la enmienda que figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que la enmienda entrará en vigor el 19 de abril de 1991, a menos que llegado el 19 de abril de 1990 mas de un tercio de las Partes Contratantes hayan notificado a la Organización que recusan la enmienda;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI, comunique la presente resolución a todas las Partes Contratantes del Convenio para que la acepten y envíe un ejemplar de la misma a todos los Miembros de la Organización;
4. INVITA a las Partes Contratantes a que presenten cualquier objeción a la enmienda a más tardar el 19 de abril de 1990, fecha a partir de la cual se considerará que la enmienda ha entrado en vigor de conformidad con lo dispuesto en la presente resolución.

**ANEXO****ENMIENDA AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972****Regla 10 – Dispositivos de separación del tráfico**

*Sustitúyase el texto actual del párrafo d) por el siguiente:*

- “d)        i) los buques que puedan navegar con seguridad por la vía de circulación adecuada de un dispositivo de separación del tráfico no utilizarán la zona de navegación costera adyacente. Sin embargo, los buques de eslora inferior a 20 m, los buques de vela y los buques dedicados a la pesca podrán utilizar la zona de navegación costera;
- ii) no obstante lo dispuesto en el subpárrafo d) i), los buques podrán utilizar una zona de navegación costera cuando estén en *ruta* hacia o desde un puerto, una instalación o estructura mar adentro, una estación de prácticos o cualquier otro lugar situado dentro de la zona de navegación costera, o bien para evitar un peligro inmediato.”
-

**RESOLUCION A.736(18)***Aprobada 4 noviembre 1993***ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, que trata de las modificaciones del Reglamento,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 61° periodo de sesiones y comunicadas a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima por lo que respecta a la entrada en vigor de las enmiendas,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 4 de noviembre de 1995, a menos que el 4 de mayo de 1994 más de un tercio de las partes Contratantes hayan notificado a la Organización para que la acepten;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI, comunique la presente resolución a todas las Partes Contratantes en el Convenio para que la acepten;
4. INVITA a las Partes Contratantes a que notifiquen cualquier objeción que tengan respecto de las enmiendas el 4 de mayo de 1994 a más tardar, fecha a partir de la cual se considerara que se ha aceptado la entrada en vigor de las enmiendas según se determina en la presente resolución.

## Anexo

**ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

- 1 *Regla 26 b) i):* suprimanse las palabras “los buques de eslora inferior a 20 m podrán exhibir un cesto en lugar de esta marca”,
- 2 *Regla 26 c) i):* suprimanse las palabras “los buques de eslora inferior a 20 m podrán exhibir un cesto en lugar de esta marca”,
- 3 *Regla 26 d):* se modifica de modo que diga:  

“d) Las señales adicionales prescritas en el Anexo II del presente Reglamento se aplicarán a todo buque dedicado a la pesca en las inmediaciones de otros buques dedicados también a la pesca”.

**4** *Anexo I, sección 3 – Posición y separación horizontal de las luces:* se añade el nuevo párrafo d) siguiente:

“d) Cuando solo se prescriba una luz de tope para un buque de propulsión mecánica, esta luz se exhibirá a proa del centro del buque, salvo que un buque de eslora inferior a 20 m no necesita exhibir esta luz a proa del centro del buque, debiéndola exhibir lo mas a proa que sea factible”.

**5** *Anexo I, sección 9 – Sectores horizontales:*

- el párrafo existente “b)” pasa a ser “b i)”
- se añade el nuevo párrafo b) ii) siguiente:

“b) ii) Cuando no sea factible cumplir con lo dispuesto en el párrafo b) i) de la presente sección exhibiéndose solamente una luz todo horizonte, se utilizarán dos luces todo horizonte convenientemente situadas o apantalladas de forma que parezcan una luz, en tanto que sea posible, a una distancia de una milla”.

**6** *Anexo I, sección 13 – Aprobación:* pasa a ser sección 14 y se intercala la nueva sección 13 siguiente:

“13. Naves de gran velocidad

La luz de tope de las naves de gran velocidad que tenga una relación eslora/manga inferior a 3,0 se podrá colocar, en relación con la manga de la nave, a una altura inferior a la prescrita en el párrafo 2 a) i) del presente anexo, siempre que el ángulo que forma el triángulo isósceles constituido por las luces de los costados y la luz de tope, visto desde un costado, no sea inferior a 27°.”

**7** *Anexo II, sección 2 – Señales para pesca de arrastre:*

- se modifica la frase introductoria del párrafo a) de modo que diga:

“a) Los buques de eslora igual o superior a 20 m dedicados a la pesca de arrastre, cuando utilicen aparejo de fondo o pelágico exhibirán:”

- se modifica la frase introductoria del párrafo b) de modo que diga:

“b) Todo buque de eslora igual o superior a 20 m dedicado a la pesca de arrastre en pareja exhibirá:”

- se añade el nuevo párrafo c) siguiente:

“c) Todo buque de eslora inferior a 20 m dedicado a la pesca de arrastre, cuando utilice aparejo de fondo o pelágico o esté dedicado a la pesca de arrastre en pareja, podrá exhibir las luces prescritas en el párrafo a) o b) de la presente sección, según proceda.”

**8** *Anexo IV, subpárrafo 1 o):* modifíquese de modo que diga:

“1 o) Señales aprobadas transmitidas mediante los sistemas de radiocomunicaciones, incluidos los respondedores de radar de las embarcaciones de supervivencia.”

---

**Resolución A.910(22)**

Aprobada el 29 de noviembre de 2001

**ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (en adelante denominado "el Convenio"), que trata de las modificaciones del Reglamento,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 73° periodo de sesiones y comunicadas a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima por lo que respecta a la entrada en vigor de dichas enmiendas,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 29 de noviembre de 2003, a menos que al 29 de mayo de 2002 más de un tercio de las Partes Contratantes hayan notificado a la Organización que recusan las enmiendas;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, comunique la presente resolución a todas las Partes Contratantes del Convenio para su aceptación;
4. INVITA a las Partes Contratantes a que notifiquen si recusan las enmiendas a más tardar el 29 de mayo de 2002, fecha pasada la cual se considerará que éstas se han aceptado para su entrada en vigor tal como se determina en la presente resolución.

**ANEXO****ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

- 1 **Regla 3:** Se enmienda el párrafo a) de modo que diga lo siguiente:
  - "a) La palabra "buque" designa toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua."Se añade el nuevo párrafo m) siguiente:
  - "m) La expresión "nave de vuelo rasante" designa una nave multimodal que, en su modalidad de funcionamiento principal, vuela muy cerca de la superficie aprovechando la acción del efecto de superficie".
- 2 **Regla 8:** Se enmienda el párrafo a) de modo que diga lo siguiente:
  - "a) Toda maniobra que se efectuó para evitar un abordaje será llevada a cabo de conformidad con lo dispuesto en las reglas de la presente parte y, si las circunstancias del caso lo permiten, se efectuará en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas maríneas."
- 3 **Regla 18:** Se añade el nuevo párrafo f) siguiente:
  - "f)
    - i) cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante se mantendrán bien alejadas de todos los demás buques y evitarán entorpecer la navegación de éstos;
    - ii) las naves de vuelo rasante que naveguen por la superficie del agua cumplirán lo dispuesto en las reglas de la presente parte como si fueran buques de propulsión mecánica."

- 4 **Regla 23:** Se añade el nuevo párrafo c) siguiente y se modifica la numeración en consecuencia:
- “c) Únicamente cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante exhibirán, además de las luces prescritas en el párrafo a) de la presente regla, una luz roja centelleante todo horizonte de gran intensidad.”
- 5 **Regla 31:** Se enmienda de modo que diga lo siguiente:
- “Cuando a un hidroavión o a una nave de vuelo rasante no le sea posible exhibir luces y marcas de las características y en las posiciones prescritas en las reglas de la presente parte, exhibirá luces y marcas que, por sus características y situación, sean lo más parecidas posible a las prescritas en esas reglas.”
- 6 **Regla 33:** Se enmienda el párrafo a) de modo que diga lo siguiente:
- a) Los buques de eslora igual o superior a 12 metros irán dotados de un pito, los buques de eslora igual o superior a 20 metros irán dotados de una campana, además del pito, y los buques de eslora igual o superior a 100 metros llevarán además un gong cuyo tono y sonido no pueda confundirse con el de la campana. El pito, la campana y el gong deberán satisfacer las especificaciones del Anexo III de este Reglamento. La campana o el gong, o ambos, podrán ser sustituidos por otro equipo que tenga las mismas características acústicas respectivamente, a condición de que siempre sea posible hacer manualmente las señales acústicas prescritas.”
- 7 **Regla 35:** Se añade el nuevo párrafo i) siguiente y se modifica la numeración en consecuencia:
- “i) Un buque de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 20 metros, no tendrá obligación de emitir las señales de campana prescritas en los párrafos g) y h) de la presente regla. No obstante, si no lo hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de 2 minutos.”
- 8 **ANEXO I:** Se enmienda la sección 13 de modo que diga lo siguiente:
- “13. Naves de gran velocidad<sup>1</sup>**
- a) La luz de tope de las naves de gran velocidad se podrá colocar, en relación con la manga de la nave, a una altura inferior a la prescrita en el párrafo 2 a) i) del presente anexo, siempre que el ángulo de la base del triángulo isósceles formado por las luces de costado y la luz de tope, visto desde un costado, no sea inferior a 27°.
- b) En las naves de gran velocidad de eslora igual o superior a 50 metros, la distancia vertical de 4,5 metros que, según lo prescrito en el párrafo 2 a) ii) del presente anexo, ha de mediar entre la luz del palo trinquete y la del palo mayor podrá modificarse siempre y cuando dicha distancia no sea inferior a la determinada aplicando la fórmula siguiente:
- $$y = \frac{(a + 17\Psi)C}{1000} + 2$$
- donde: y es la diferencia de la altura, en metros, entre la luz del palo mayor y la luz del palo trinquete;
- a es la altura de la luz del palo trinquete, en metros, por encima de la superficie del agua, en condiciones de servicio;
- $\Psi$  es el asiento, en grados, en condiciones de servicio;
- C es la distancia horizontal, en metros, entre las luces de tope.”

<sup>1</sup> Véanse el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994, y el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000.

9 **ANEXO III**

**Sección 1 – Pitos:** Se enmienda el párrafo a) de modo que diga lo siguiente:

a) *Frecuencia y alcance audible*

La frecuencia fundamental de la señal deberá estar comprendida dentro de la gama de 70 a 700 Hz. El alcance audible de la señal de un pito estará determinado por aquellas frecuencias en las que puedan incluirse la frecuencia fundamental y/o una o más frecuencias armónicas más elevadas que queden dentro de la gama de 180 a 700 Hz ( $\pm 1\%$ ) en buques de eslora igual o superior a 20 metros, y de 180 a 2 100 Hz ( $\pm 1\%$ ) en buques de eslora inferior a 20 metros, y que proporcionen los niveles de presión sonora especificados en la sección 1 c).”

Se enmienda el párrafo c) de modo que diga lo siguiente:

“c) *Intensidad de la señal acústica y alcance audible*

Todo pito instalado en un buque deberá proporcionar, en la dirección de máxima intensidad de la pitada y a la distancia de 1 metro del pito, un nivel de presión sonora no inferior al valor correspondiente de la tabla siguiente, en una banda por lo menos de 1/3 de octava dentro de la gama de frecuencias de 180 a 700 Hz ( $\pm 1\%$ ) en buques de eslora igual o superior a 20 metros, y de 180 a 2100 Hz ( $\pm 1\%$ ) en buques de eslora inferior a 20 metros.

Eslora del buque en metros	Nivel de la banda de 1/3 de octava a 1 metro en dB referido a $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Alcance audible en millas marinas
200 o mas	143	2
75 – menos de 200	138	1,5
20 – menos de 75	130	1
Menos de 20	120 <sup>*1</sup>	0,5
	115 <sup>*2</sup>	
	111 <sup>*3</sup>	

\*1 **Cuando las frecuencias medidas quedan dentro de la gama de 180 a 450 Hz**

\*2 **Cuando las frecuencias medidas quedan dentro de la gama de 450 a 800 Hz**

\*3 **Cuando las frecuencias medidas quedan dentro de la gama de 800 a 2 100 HzB”**

**Sección 2 – Campana o gong:** Se enmienda el apartado b) de modo que diga lo siguiente:

b) *Construcción*

Las campanas y los gongs estarán fabricados con material resistente a la corrosión y proyectados para que suenen con tono claro. La boca de la campana tendrá no menos de 300 milímetros de diámetro para los buques de eslora igual o superior a 20 metros. Cuando sea posible, se recomienda utilizar un badajo accionado mecánicamente para asegurar una fuerza constante, si bien deberá ser también posible el accionamiento manual. La masa del badajo no será inferior al 3 por ciento de la masa de la campana.”

**Resolución A.1004(25)****Adoptada el 29 de noviembre de 2007****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR  
LOS ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a las modificaciones del Reglamento,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 82º periodo de sesiones y comunicadas a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima por lo que respecta a la entrada en vigor de dichas enmiendas,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 1 de diciembre de 2009, a menos que el 1 de junio de 2008, más de un tercio de las Partes Contratantes del Convenio hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, comunique estas enmiendas a todas las Partes Contratantes del Convenio para que las acepten;
4. INVITA a las Partes Contratantes del Convenio a que notifiquen cualquier recusación de las enmiendas a más tardar el 1 de junio de 2008, fecha después de la cual se considerará que las enmiendas han sido aceptadas para su entrada en vigor como se establece en la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio.

**ANEXO****ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR  
LOS ABORDAJES, 1972, ENMENDADO****Anexo IV***Señales de peligro*

- 1 Las señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado, indican peligro y necesidad de ayuda:
  - a) un disparo de cañón, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente;

- b) un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla;
- c) cohetes o granadas que despidan estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos;
- d) una señal emitida por cualquier sistema de señales consistente en el grupo...----... (SOS) del Código Morse;
- e) una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra "Mayday";
- f) la señal de peligro "NC" del Código internacional de señales;
- g) una señal consistente en una bandera cuadrada que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo;
- h) llamaradas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.);
- i) un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja;
- j) una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
- k) movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;
- l) un alerta de socorro mediante llamada selectiva digital que se transmita en:
  - i) el canal 70 de ondas métricas, o
  - ii) las frecuencias 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz o 16804,5 kHz de ondas hectométricas/decamétricas;
- m) un alerta de socorro buque-costera transmitido por la estación terrena de buque de Inmarsat u otro proveedor de servicios móviles por satélite;
- n) señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros;
- o) señales aprobadas transmitidas mediante los sistemas de radiocomunicaciones, incluidos los respondedores de radar de las embarcaciones de supervivencia.

2 Está prohibido utilizar o exhibir cualquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores.

3 Se recuerdan las secciones correspondientes del Código internacional de señales, el Volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento y las siguientes señales:

- a) un trozo de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire);
  - b) una marca colorante del agua.
-

**RESOLUCIÓN A.1085(28)****Adoptada el 4 de diciembre de 2013****ENMIENDAS AL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS  
ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a las modificaciones del Reglamento,

RECORDANDO TAMBIÉN que adoptó, mediante la resolución A.1070(28), el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III),

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmiendas al Convenio para conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Convenio, adoptadas por el Comité de seguridad marítima en su 91º periodo de sesiones y comunicadas a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de seguridad marítima por lo que respecta a la entrada en vigor de dichas enmiendas,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2016, a menos que a más tardar el 1 de julio de 2015 más de un tercio de las Partes Contratantes del Convenio hayan notificado que recusan las enmiendas;

3 DETERMINA que, de conformidad con lo dispuesto en la nueva regla 40 de la nueva parte F, las palabras "debería/deberían" utilizadas en el Código III (anexo de la resolución A.1070(28)) se interpretarán con el significado de "deberá/deberán", excepto en lo que se refiere a los párrafos 29, 30, 31 y 32;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, comunique estas enmiendas a todas las Partes Contratantes del Convenio para su aceptación;

5 INVITA a las Partes Contratantes del Convenio a que notifiquen cualquier objeción a las enmiendas a más tardar el 1 de julio de 2015, fecha después de la cual se considerará que las enmiendas han sido aceptadas para su entrada en vigor como se establece en la presente resolución.

## ANEXO

ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972,  
ENMENDADO

A continuación de la actual parte E "Exenciones", se añade la siguiente nueva parte F:

**"PARTE F – VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS  
DISPOSICIONES DEL CONVENIO**

**Regla 39***Definiciones*

- a) *Auditoría*: proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.
- b) *Plan de auditorías*: el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.\*
- c) *Código de implantación*: el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).
- d) *Norma de auditoría*: el Código de implantación.

**Regla 40***Aplicación*

Las Partes Contratantes utilizarán las disposiciones del Código de implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades en virtud del presente Convenio.

**Regla 41***Verificación del cumplimiento*

- a) Toda Parte Contratante estará sujeta a auditorías periódicas por parte de la Organización, de conformidad con la norma de auditoría, para verificar el cumplimiento y la implantación del presente Convenio.
- b) El Secretario General de la Organización será el responsable de la administración del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.\*
- c) Toda Parte Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.\*
- d) La auditoría de todas las Partes Contratantes:
  - i) estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;<sup>7</sup> y
  - ii) se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

---

\* Véanse el Marco y procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptados por la Organización mediante la resolución A.1067(28)."

---