

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO LXVIII {

PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA, JUEVES 4 DE MARZO DE 1971 }

Nº 16.803

— CONTENIDO —

DECRETOS DE GABINETE

Decreto de Gabinete No. 24 de 8 de febrero de 1971,

Por el cual se aprueba y ratifica un Convenio.

Decreto de Gabinete No. 40 de 26 de febrero de 1971,

Por el cual se aprueba un Convenio.

Avisos y Edictos

DECRETO DE GABINETE

DECRETO DE GABINETE 24

(de 8 de Febrero de 1971)

Por el cual se aprueba y ratifica el CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUATICO INTERNACIONAL (CONVENIO DE MAR DEL PLATA, y su ANEXO.

LA JUNTA PROVISIONAL DE GOBIERNO DECRETA:

ARTICULO UNICO: Apruébase y ratifícase el CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUATICO INTERNACIONAL (CONVENIO DE MAR DEL PLATA) y su ANEXO, que a la letra dice:

CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUATICO INTERNACIONAL (CONVENIO DE MAR DEL PLATA)

Los Estados Contratantes, inspirados en la Carta de Punta del Este y en la Declaración de San José sobre el Desarrollo Administrativo y Operación de Puertos en las Américas, con el fin de facilitar los servicios de transporte acuático internacional en el Hemisferio occidental mediante la reducción al mínimo de las formalidades, requisitos y trámites de documentos para la recepción y despacho de naves y para el tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje, han convenido lo siguiente:

Artículo 1o. Cada Estado Contratante acuerda adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas que faciliten y aceleren los servicios de transporte acuático entre los territorios de los Estados Contratantes, y que eviten todo retardo innecesario de naves, de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje, en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad

aduanas, y otras disposiciones relativas a la recepción y despacho de las naves.

Artículo 2o. Cada Estado Contratante se compromete a establecer, en la medida de lo posible, los procedimientos y disposiciones legales adecuados sobre inmigración, sanidad, aduana, y demás materias relativas a la recepción y despacho de las naves, de acuerdo con las normas que se establezcan o métodos que se recomienden de tiempo, en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impida la creación de puertos o zonas francas.

Artículo 3o. Cada Estado Contratante se compromete a colaborar para lograr el mayor grado de uniformidad posible en los procedimientos y disposiciones legales relativos a la recepción y despacho de las naves y en el tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje en todo cuanto tal uniformidad facilite y mejore el transporte acuático internacional.

Artículo 4o. a. A estos efectos, la Conferencia Portuaria Interamericana de la Organización de los Estados Americanos adoptará y modificará de tiempo en tiempo, cuando sea necesario, las normas interamericanas y los métodos recomendados en lo relativo a las formalidades, requisitos y trámites pertinentes para una eficaz y económica recepción y despacho de las naves y para el ágil y adecuado tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje.

b. Un grupo de expertos de los gobiernos de los Estados Contratantes, creado dentro del Comité Técnico Permanente de Puertos adscripto al Consejo Interamericano Económico y Social estudiará y propondrá a la consideración de la Conferencia Portuaria Interamericana, por intermedio del Comité, de tiempo en tiempo y cuando sea necesario, las normas y los métodos recomendados.

Artículo 5o. a. Para la adopción de las normas y de los métodos recomendados y de las enmiendas a los mismos por la Conferencia Portuaria Interamericana, a que se refiere el inciso (a) del Artículo 4, se requerirá el voto de dos terceras partes de las delegaciones acreditadas de los Estados Contratantes asistentes a la Conferencia.

b. Las normas y los métodos recomendados que hayan sido aprobados, y toda enmienda a los mismos, entrarán en vigor tres meses después de ser transmitidos a los Estados Contratantes, salvo que ese período sea ampliado por la Conferencia o que, en el interín, la mayoría de los Estados Contratantes notifique su desacuerdo a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos.

c. Las normas y los métodos recomendados y las enmiendas a los mismos constituirán un Anexo al presente Convenio después de su entrada en vigor, sujetos a lo dispuesto en el Artículo 6.

d. La Secretaría General notificará a cada uno de los Estados Contratantes la fecha de entrada en vigor de las normas

y de los métodos recomendados y de las enmiendas a los mismos.

Artículo 6o. a. Cualquier Estado Contratante que considere imposible cumplir una norma interamericana, o concordar completamente sus propios reglamentos o métodos con tal norma, cuando ésta haya sido modificada, o que considere necesario adoptar reglamentos o métodos que difieran de lo establecido por una norma interamericana, notificará inmediatamente a la Secretaría General dentro de los sesenta días a contar de la fecha de la aprobación de la enmienda a la norma interamericana, o indicará las medidas que se proponga adoptar a este respecto.

b. En todos los casos, la Secretaría General notificará a todos los demás Estados Contratantes las diferencias que existan, en uno o más aspectos, entre la norma interamericana y el reglamento o método correspondiente del Estado en cuestión.

Artículo 7o. El presente Convenio quedará abierto a la firma o adhesión de los Estados miembros de la Organización de los Estados Americanos o de cualquier otro Estado que haya sido invitado a firmar o adherir por indicación del Consejo de la Organización de los Estados Americanos.

Artículo 8o. a. El instrumento original del presente Convenio, cuyos textos en español, francés, inglés y portugués son igualmente auténticos, será depositado en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, la cual enviará copias certificadas a cada uno de los gobiernos de los Estados signatarios para los fines de su ratificación.

b. Este Convenio será ratificado por los Estados signatarios de conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales. Los instrumentos de ratificación y los de adhesión serán depositados en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, que notificará dicho depósito a cada uno de los gobiernos de los Estados signatarios y a cada uno de los gobiernos de los Estados adherentes.

Artículo 9o. El presente Convenio entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos el undécimo instrumento de ratificación o adhesión. Respecto de cada Estado que ratifique el Convenio o adhiera al mismo después de haberse depositado el undécimo instrumento de ratificación o de adhesión, el Convenio entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 10o. El Comité Técnico Permanente de Puertos se encargará de dar continuidad al cumplimiento de este Convenio, inclusive de la revisión periódica de las normas y de los métodos recomendados. El Comité, por iniciativa propia o por recomendación de un Estado Contratante, invitará

al Grupo de Expertos a que se refiere el inciso (b) del Artículo 4, a estudiar la conveniencia y posibilidad de cualquier proyecto de enmienda al Anexo mencionado en el inciso (c) del Artículo 5, y formular las recomendaciones al respecto. Si el examen y estudio de cualquiera de estas enmiendas interesara a los Congresos Interamericanos de Turismo o a los Congresos Panamericanos de Carreteras, éstos serán consultados.

Artículo 11o. La adopción de toda enmienda al presente Convenio requerirá el voto, en la Conferencia Portuaria Interamericana, de dos terceras partes de las delegaciones acreditadas de los Estados Contratantes asistentes, y entrará en vigor, respecto de los Estados que la hayan ratificado de conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales, treinta días después de depositado en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, el número de ratificaciones que al efecto determine dicha Conferencia.

Artículo 12o. a. El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquiera de los Estados Contratantes en cualquier momento después de transcurridos cuatro años desde la fecha en que el Convenio entre en vigor en ese Estado.

b. La denuncia se hará mediante una notificación por escrito dirigida a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, la que informará a todos los demás Estados Contratantes acerca de cualquier denuncia que reciba y de la fecha de recepción de la misma.

c. La denuncia entrará en vigor transcurrido un año, o el plazo mayor que se determine en la notificación, desde la fecha en que fuere recibida por la Secretaría General de la Organización. EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios infrascriptos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, firman el presente Convenio. Hecho en Mar del Plata, a los siete días del mes de junio de mil novecientos sesenta y tres.

Por Argentina:

(Fdo) JORGE E. PERREM

Por Colombia:

(Fdo) ALVARO DUGA' D DONADO

Por Costa Rica:

(Fdo) CARLOS LUIS MORA MORA

Por Chile:

(Fdo) RAUL ELGUETA ARENAS

Por Estados Unidos de América:

(Fdo) HOWARD J. MARSDEN

Por Paraguay:

(Fdo) MIGUEL ANGEL GUTIERREZ

Por Perú:

(Fdo) JORGE BARRIETO

Por Uruguay:

(Fdo) DANIEL MEDEZ SCHIAFFINO

ADHESIONES:

Honduras - Haití y Panamá

Por Panamá:

(Fdo) HUMBERTO CALAMARI 26 de enero de 1965

ANEXO AL CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUATICO INTERNACIONAL (CONVENIO DE MAR DEL PLATA)

Aprobado durante la Primera Conferencia Portuaria Interamericana Extraordinaria.

Las Normas y Métodos Recomendados que aparecen en este Anexo se interpretarán del modo siguiente:

Normas.- Cualquier especificación, cuyo cumplimiento uniforme se reconoce como factible y necesario para facilitar el transporte acuático internacional.

Método recomendado.- Cualquier especificación, cuya observancia se reconoce como conveniente para facilitar el transporte acuático internacional.

Capítulo I**Definiciones y Disposiciones Generales****A. Definiciones**

A los efectos de las disposiciones de este Anexo, se atribuyen los siguientes significados a los términos que aparecen a continuación:

Autoridades. Las entidades y/o funcionarios del Estado Contratante que tengan a su cargo la aplicación y ejecución de las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de estas Normas y Métodos Recomendados.

Carga. Cualesquiera bienes, efectos, mercaderías y artículos de cualquier clase transportados en una nave, con exclusión del correo, suministros, repuestos y equipos de la nave, efectos de los tripulantes y equipajes acompañados de los pasajeros.

Correo.- Despachos de correspondencia y otros objetos entregados por las administraciones postales y para entregar-se a dichas administraciones.

Efectos de la tripulación.- Ropas, efectos personales y cualesquiera otros artículos, incluso moneda corriente, de propiedad del tripulante y que se lleven en la nave.

Adoptado por resolución aprobada por la Primera Conferencia Portuaria Interamericana Extraordinaria el 19 de abril de 1966.

Equipaje acompañado de los pasajeros. Los artículos, incluso moneda corriente, transportados para un pasajero, en la misma nave, ya sea en el camarote o en otra parte y siempre que no se lleven con arreglo a contrato de transporte u otro acuerdo similar.

Equipos de la nave. Artículos que no sean suministros ni repuestos, a bordo de la nave y para usarse en dicha nave, relativos al viaje, y que sean objetos móviles, pero no fungibles, incluso accesorios tales como botes salvavidas, muebles, aparejos y otros artículos similares.

Marino. Toda persona que haga de la actividad a bordo de una nave su profesión habitual y que sea acreditada como tal por la autoridad competente.

Naviero. Toda persona, sociedad u otra entidad jurídica que sea propietaria, explotadora o agente de una nave, o cualquier persona que legalmente la represente.

Repuestos de la nave. Artículos para uso en la nave, incluso los combustibles, y lubricantes y otros de consumo a

bordo, y los destinados a la venta a los pasajeros y tripulantes a bordo de dicha nave.

Tripulante. Toda persona empleada para desempeñar funciones a bordo durante el viaje y dedicada a la operación o servicios de la nave.

B. Disposiciones de este Anexo se aplican a todos los casos de utilización de naves, excepto cuando una disposición determinada se refiere específicamente a un tipo de operación sin mencionar otros.

Las disposiciones de este Anexo reconocen el principio de igualdad entre todas las formas de transporte respecto a medidas de facilitación y, además, reconocen que las medidas pueden diferir de acuerdo con los requisitos particulares del transporte acuático internacional.

Las disposiciones de este Anexo no impedirán que las autoridades tomen las medidas apropiadas que sean necesarias incluso la solicitud de nueva información, en caso de sospecha de fraude o por tratarse de problemas especiales que constituyen un grave peligro para el orden público, la seguridad pública o la salud pública, o para evitar la introducción o diseminación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o a las plantas.

1.1 Norma. En todos los casos, las autoridades exigirán que se proporcionen sólo la información esencial, y mantendrán en el mínimo el requisito de la información adicional.

Cuando en este Anexo se establezca una lista determinada de pormenores, las autoridades no requerirán que se les proporcionen información sobre los detalles que no se consideren esenciales.

1.2 Método recomendado. No obstante el hecho de que algunos documentos para ciertos propósitos puedan prescribirse y requerirse por separado en este Anexo, las autoridades, teniendo en cuenta los intereses de quienes tienen que completar los documentos, así como los propósitos para los que han de usarse, deberían tomar providencias para combinar dos o más documentos cualesquiera de esta naturaleza, de manera tal que formen uno solo en todo caso en que sea viable y facilite sustancialmente la labor.

1.3 Normas. Nada de lo establecido en este Anexo impedirá que un Estado Contratante adopte normas y métodos más favorables a los efectos de la facilitación del transporte acuático internacional.

Capítulo II**RECEPCION Y DESPACHO DE LAS NAVES**

Esta sección contiene las providencias respecto al procedimiento que se exige a los navieros, o a quienes los representan, por parte de las autoridades en los casos de recepción y despacho de una nave, y no ha de interpretarse que excluye el pedido de presentación de certificados y otros documentos llevados por la nave y que corresponden a su registro, navegabilidad, medidas, seguridad, tripulantes y otros asuntos vinculados, con el objeto de que sean inspeccionados por las autoridades correspondientes.

A. Generalidades

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

ADMINISTRACION

ERNESTO SOLANILLA O.

Encargado de la Dirección — Teléfono 22-2612

OFICINA:

TALLERES:

Avenida 59 Sur—Nº 19-A 50
(Belleno de Barranca)Avenida 59 Sur—Nº 19-A 55
(Belleno de Barranca)

Teléfono: 22-4271

Apartado Nº 2448

AVISOS, EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES

Dirección: Gral. de Ingresos—Avenida Eloy Alfaro Nº 4-15

PARA SUSCRIPCIONES VER AL ADMINISTRADOR

SUSCRIPCIONES:

Mínima: 6 meses: En la República: B/. 4.00.—Exterior: B/. 4.00

Un año: En la República: B/. 10.00.—Exterior: B/. 12.00

TODO PAGO ADELANTADONúmero suelto: B/. 6.00.—Solicítase en la oficina de ventas de
Impresos Oficiales, Avenida Eloy Alfaro Nº 4-11

2.1 Norma. En los casos de recepción o despacho de naves, las autoridades no exigirán para retención la entrega de más documentos básicos que los siguientes:

Declaración general

Manifiesto de carga

Declaración de efectos de la tripulación

Lista de la tripulación

Lista de pasajeros

El documento exigido para el correo de acuerdo con la Convención Postal Universal

Declaración marítima de sanidad

B. Contenido y Objeto de los Documentos

2.2 Normas. El documento básico que suministra la información exigida por las autoridades con respecto a la nave, en el momento de su recepción o despacho, será la Declaración General.

2.2.1 Método recomendado. Debería aceptarse el mismo formulario de Declaración General tanto para la recepción como para el despacho de la nave, debidamente autorizado.

2.2.2 Método recomendado. En la declaración General de las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

Nombre y descripción de la nave

Nacionalidad de la nave

Detalles respecto al registro

Detalles respecto a medidas del tonelaje

Nombre del Capitán

Nombre y dirección del agente de la nave

Breve descripción de la carga, indicando si parte de ella es peligrosa o no.

Número de tripulantes

Número de pasajeros

Breves detalles del viaje

Fecha y hora de llegada, o fecha de salida

Puerto de llegada o salida

Posición de la nave en el puerto

2.2.3 Norma. Las autoridades aceptarán una Declaración General fechada y firmada por el Capitán o el agente de la nave u otra persona debidamente autorizada por uno de ellos.

2.3 Norma. El manifiesto de Carga será, en el momento de la recepción o del despacho, el documento básico que

proporcione la información exigida por las autoridades respecto a la carga. Deberá exigirse que se proporcionen detalles respecto a cualquier carga peligrosa.

2.3.1 Método recomendado. En el Manifiesto de Carga las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

a) A la recepción:

Nombre y nacionalidad de la nave

Nombre del Capitán

Puerto de Embarque

Puerto de descarga

Marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida y descripción de las mercancías según los conocimientos de embarque, especificando si es explosiva, inflamable o venenosa, como se exige en la Norma 2.3

Número de los conocimientos de embarque

Puertos en los cuales se descargará la carga que queda a bordo

Puertos originales de embarque respecto a mercancías embarcadas por conocimiento de embarque embarque directo

b) Al despacho:

Nombre y nacionalidad de la nave

Nombre del Capitán

Puerto de destino

Respecto a la mercancía embarcada en el puerto en cuestión: Marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida de las mercancías según los conocimientos de embarque, especificando si es explosiva, inflamable o venenosa, como se exige en la Norma 2.3;

2.3.2 Método recomendado. Respecto a la carga que queda a bordo, las autoridades deberían exigir, a la llegada, únicamente los detalles esenciales mínimos.

2.3.3 Norma. Las autoridades aceptarán un Manifiesto de Carga fechado y firmado por el capitán o el agente de la nave u otra persona debidamente autorizada por uno de ellos.

2.3.4 Método recomendado. En caso de fuerza mayor justificada, las autoridades deberían aceptar una copia de la lista de carga, en reemplazo del Manifiesto de Carga y a condición de que contenga toda la información exigida por el Método Recomendado 2.3.1 y esté fechada y firmada de acuerdo con la Norma 2.3.3.

Como alternativa las autoridades deberían aceptar copia de los conocimientos de embarque firmados y fechados de acuerdo con la Norma 2.3.3 o certificados como copia fiel, si la naturaleza y cantidad de la carga hace que esto sea practicable, y a condición de que se proporcione y certifique en forma correspondiente cualquier información de acuerdo con el Método Recomendado 2.3.1 y que no aparezca en los citados documentos.

2.4 Norma. La Declaración de Suministros (Lista de Rancho) de la nave será, en el momento de la recepción o del despacho, el documento básico que proporcione la información exigida por las autoridades respecto a los suministros de la nave.

2.4.1 Norma. Las autoridades aceptarán una Declaración de Suministros (Lista de Rancho) firmada y fechada

por el Capitán de la nave o por otro oficial competente debidamente autorizado.

2.5 Norma. La Declaración de Efectos de la Tripulación será el documento básico que proporcione la información exigida por las autoridades respecto a los efectos de la tripulación. No se exigirá para el despacho de la nave.

2.5.1 Norma. Las autoridades aceptarán la Declaración de Efectos de la Tripulación, firmada y fechada por el Capitán o por otro oficial de la nave debidamente autorizado. Las autoridades también podrán exigir que cada tripulante estampe su firma o, si no puede hacerlo, su signo, en la parte de la declaración referente a sus efectos.

2.5.2 Método recomendado. Las autoridades deberían exigir normalmente detalles sólo sobre los efectos personales de la tripulación que sean negociables, imponibles o sujetos a prohibiciones o restricciones.

2.6 Norma. La lista de la tripulación será el documento básico que proporcione a las autoridades información respecto a número y composición de la tripulación en el momento de la recepción o despacho de la nave.

2.6.1 Método recomendado. En la lista de la tripulación, las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

- Nombre y nacionalidad de la nave
- Apellido y nombre de cada tripulante
- Sexo
- Nacionalidad
- Categoría o función que desempeñe
- Fecha y lugar de nacimiento
- Número y clase de documento de identidad
- Puerto y fecha de llegada
- Procedencia

2.6.2 Norma. Las autoridades aceptarán una lista de la tripulación fechada y firmada por el Capitán de la Nave o por otro oficial debidamente autorizado por el Capitán.

2.7 Norma. La Lista de Pasajeros será, en el momento de la recepción o despacho de la nave, el documento básico que proporcione a las autoridades información referente a los pasajeros.

No se exigirá este documento cuando la nave no transporte pasajeros.

2.7.1 Método recomendado. Las autoridades podrían eximir la presentación de listas de pasajeros en casos de rutas acuáticas cortas o de servicios combinados de nave y ferrocarril entre países vecinos.

2.7.2 Métodos recomendados. Las autoridades no deberían exigir tarjetas de embarco o desembarco además de listas de pasajeros. Sin embargo, cuando las autoridades tengan problemas especiales que constituyan un grave peligro para la salud pública, podrán exigir a una persona en viaje internacional que, a su llegada, proporcione por escrito la dirección de su destino.

2.7.3 Método recomendado. en la lista de pasajeros, las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

- Nombre y nacionalidad de la nave
- Puerto y fecha de llegada
- Apellido y nombre de cada pasajero
- Nacionalidad
- Fecha de nacimiento

- Lugar de nacimiento
- Puerto de embarco
- Puerto de desembarco

2.7.4 Método recomendado. Se podrá aceptar una lista compilada por la empresa naviera para su propio uso, en lugar de la lista de pasajeros, a condición de que contenga la información exigida en el método recomendado 2.7.3 y esté firmada de acuerdo con la norma 2.7.5.

2.7.5 Norma. Las autoridades aceptarán una lista de pasajeros fechada y firmada por el capitán o el agente de la nave u otra persona debidamente autorizada por uno de ellos.

2.8 Norma. Las autoridades no exigirán, a la recepción y despacho de la nave, más declaración escrita con respecto al correo que la establecida en la Convención Postal Universal.

2.9 Norma. La Declaración Marítima de Sanidad será el documento básico que proporcione la información exigida por las autoridades portuarias de sanidad respecto al estado de la salud a bordo de la nave durante el viaje y a la llegada a puerto.

C. Procedimiento de Recepción

2.10 Norma. Respecto a la recepción de la nave, las autoridades no exigirán más de:

- 5 copias de la Declaración General
- 4 copias del Manifiesto de Carga
- 4 copias de la Declaración de Suministros de la nave
- 2 copias de la Declaración de Efectos de la Tripulación
- 4 copias de la Lista de la Tripulación
- 4 copias de la Lista de Pasajeros
- 1 copia de la Declaración Marítima de Sanidad

D. Procedimiento de Despacho.

2.11 Norma. Respecto al despacho de la nave, las autoridades no exigirán más de:

- 5 copias de la Declaración General
- 4 copias del Manifiesto de Carga
- 3 copias de la Declaración de Suministros de la Nave
- 4 copias de la Lista de la Tripulación
- 4 copias de la Lista de Pasajeros

2.11.1 Norma. No deberá exigirse un nuevo Manifiesto de Carga para el despacho, respecto a carga que ha sido declarada al llegar a puerto y ha permanecido a bordo.

2.11.2 Método recomendado. No debería exigirse por separado una Declaración de Suministros de la nave, respecto a suministros que han sido declarados a la llegada, ni respecto a suministros embarcados en el puerto y comprendidos en otro documento de aduanas presentado en dicho puerto.

2.11.3 Norma. Si las autoridades exigen informes sobre la tripulación de la nave en el momento del despacho, aceptarán una copia de la lista de la tripulación presentada en el momento de la recepción, siempre que indique cualquier cambio de número o composición ocurrido, o el hecho de no existir cambio alguno. En todo caso, esta copia deberá ser firmada nuevamente.

E. Medidas para Facilitar el Movimiento Portuario
2.12 Método recomendado.

Las autoridades, con la cooperación de los navieros y demás usuarios de los servicios portuarios, deberían tomar las medidas adecuadas a fin de que la estadía de las naves se mantenga en un mínimo; tomar medidas que permitan el movimiento satisfactorio del tráfico portuario; revisar frecuentemente todo procedimiento relativo a la recepción y despacho de las naves y a las medidas relacionadas con la carga y descarga, como también al abastecimiento de las naves, y finalmente tomar providencias para que las naves, puedan recibirse y despacharse y realizar todas las operaciones de carga y descarga en tanto sea viable, en la zona de trabajo de la nave. Las autoridades deberían limitar, en la forma más estricta posible, el número de personas que deben actuar oficialmente a bordo de las naves. Deberían, asimismo, prohibir el acceso a las naves a las personas ajenas a las actividades de recepción, carga, descarga y despacho.

F. Escala Consecutivas en dos o más Puertos del mismo Estado.

2.13 Método recomendado. Tomando en cuenta los procedimientos llevados a cabo en el momento de recepción de la nave en el primer puerto de escala en territorio de algún Estado, deberían mantenerse en un mínimo las formalidades y documentos exigidos por las autoridades en cualquier puerto subsiguiente de escala en dicho territorio, cuando no haya habido escala intermedia en otro Estado. Sin embargo, las autoridades podrán exigir que se cumpla con las formalidades y se presente de nuevo la documentación cuando el puerto de recalada inmediatamente anterior, aún perteneciendo al mismo Estado, goce de un régimen aduanero especial.

G. Forma de llenar los Documentos.

2.14 Método recomendado. Las autoridades deberían en lo posible aceptar los documentos enumerados en este Anexo, excepto por lo que respecta a la Norma 3.7, en idioma español, francés, inglés o portugués, salvo que se requiera una traducción escrita al idioma oficial del país.

2.15 Norma. Los documentos a que se refiere el Capítulo II serán aceptados, indistintamente, llenados a máquina o manuscritos con tinta o lápiz indeleble y siempre que sean legibles. Las correcciones o adiciones serán igualmente aceptadas en una u otra forma, siempre que lleven la firma o media firma de la persona autorizada.

2.16 Método recomendado. Al efectuarse la recepción de la nave, las autoridades no deberían exigir que los documentos mencionados en este capítulo y relacionados con la nave, su carga, sus suministros, sus pasajeros o su tripulación sean legalizados, verificados o autenticados o que lo hayan sido por cualesquiera de sus representantes en el extranjero.

Las disposiciones anteriores no deberían ser aplicables a pasaportes u otros documentos de identidad de los pasajeros o de los miembros de la tripulación.

Capítulo III

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS

Esta sección contiene las disposiciones respecto a los trámites exigidos por las autoridades a los pasajeros y tripu-

lantes en el momento de la recepción o despacho de la nave.

A. Requisitos y Procedimientos.

3.1 Norma. El pasaporte válido será el documento básico que proporcione a las autoridades la información relativa al pasajero en el momento de su entrada o salida.

3.1.1 Método recomendado. En lo posible, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales, los Estados contratantes deberían comprometerse a aceptar los documentos oficiales de identidad en lugar de pasaportes.

3.2 Método recomendado. Las autoridades deberían tomar medidas por las cuales los pasaportes de los pasajeros de las naves, o los otros documentos oficiales aceptados en lugar de dichos pasaportes, fuesen inspeccionados por las autoridades de inmigración una sola vez a la entrada y una sola vez a la salida. Además, podrá exigirse la presentación de dichos pasaportes o documentos oficiales de identidad para fines de identificación o verificación respecto a aduanas y a otras formalidades de entrada y salida.

3.3 Método recomendado. Después de presentar cada pasajero el pasaporte u otro documento oficial de identidad que se acepte en lugar de dicho pasaporte, las autoridades deberían devolverlo inmediatamente después de examinarlo, en vez de retenerlo para los efectos de otro control ulterior, a menos que haya algún obstáculo para la admisión del pasajero al territorio.

3.4 Método recomendado. Las autoridades no deberían exigir de los pasajeros que embarcan o desembarcan, ni de los navieros que embarcan o desembarcan, ni de los navieros que los representen, información complementaria alguna por escrito, y que repita la que ha sido presentada en los pasaportes u otros documentos oficiales de identidad, salvo la requerida para completar cualquier documentación prevista en este Anexo.

3.5 Método recomendado. Las autoridades que exijan a los pasajeros que embarcan y desembarcan información complementaria por escrito que no sea la requerida para completar cualquier documentación prevista en este Anexo, deberían limitar sus requisitos para la identificación ulterior de los pasajeros, a los detalles que se consignan en el Método Recomendado 3.6 (Tarjeta de Embarco y Desembarco). Las autoridades deberían aceptar la tarjeta de Embarco y Desembarco una vez llenada por el pasajero; y no deberían exigir que la llene o verifique el naviero. Debería aceptarse la escritura legible a mano en la tarjeta, salvo cuando en ella se pida por expreso la letra de molde. Se exigirá al pasajero que llene únicamente una tarjeta, la cual podrá tener una o más copias al carbón para llenarse simultáneamente.

3.6 Método recomendado. En la Tarjeta de Embarco y Desembarco, las autoridades no deberían exigir más información que la siguiente:

Apellido y nombres
Nacionalidad
Número de pasaporte o de otro documento oficial de identidad
Fecha de nacimiento
Lugar de nacimiento
Ocupación
Puerto de embarco y desembarco

Sexo
Dirección permanente
Dirección de destino
Firma

Norma.

3.7 En casos en que las personas a bordo de alguna nave se les exija prueba de protección contra el cólera, la fiebre amarilla o la viruela, las autoridades aceptarán el Certificado Internacional de Vacunación o Revacunación otorgado en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

3.8 Método recomendado. El examen médico de personas a bordo de alguna nave o de las que desembarquen, debería limitarse por regla general a las personas que lleguen de un área local infectada con alguna de las enfermedades cuarentenables dentro del período de incubación de la enfermedad (según refiere en el Reglamento Sanitario Internacional). Podría requerirse, sin embargo, otro examen médico de acuerdo con el Reglamento Sanitario Internacional.

3.9 Método recomendado. Normalmente las autoridades deberán realizar la inspección aduanera del equipaje acompañado de los pasajeros que desembarcan sobre una base de muestra o de selección. Deberá prescindirse, hasta donde sea posible, de las declaraciones escritas para el equipaje acompañado de los pasajeros.

3.9.1 Método recomendado. Las Autoridades deberían eximir de inspección el equipaje acompañado de los pasajeros que embarcan.

3.9.2 Método recomendado. En los casos en que no puede renunciarse por completo a la inspección de equipaje acompañado de los pasajeros que embarcan, dicha inspección deberá realizarse sobre una base de muestra o de selección.

3.10 Norma. El documento de identidad del marino o el pasaporte será el documento básico que proporcione a la autoridad información relativa a un miembro de la tripulación a la llegada o a la salida de la nave.

3.10.1 Norma. En el documento de identidad del marino, las autoridades no exigirán otra información que la siguiente:

Apellido
Nombres
Fecha y lugar de nacimiento
Nacionalidad
Filialidad
Fotografía (autenticada)
Firma e impresión digital
Fecha de expiración del documento
Autoridad emisora

3.10.2 Norma. Cuando sea necesario para un marino entrar a o salir de un país como pasajero por cualesquiera medios de transporte para:

- reunirse con su nave o para ser transferido a otra nave,
- pasar en tránsito para reunirse con su nave en otro país, o para su repatriación, o para

cualquier otro fin aprobado por las autoridades concernientes,

las autoridades aceptarán de dicho marino, en lugar de pasaporte, el documento de identidad válido del marino siempre que este documento garantice la readmisión del portador al país en que fue emitido el documento.

3.10.3 Método recomendado. Normalmente las autoridades no exigirán la presentación de documentos de identidad individual o información suplementaria al documento de identidad del marino con respecto a los miembros de tripulación, fuera de la que aparece en la lista de tripulación.

B. Medidas para facilitar el despacho de pasajeros, tripulación y equipaje

3.11 Método recomendado. Las autoridades con cooperación de los navieros y de la administración portuaria, deberían adoptar las medidas pertinentes respecto al tráfico portuario, para que puedan despacharse rápidamente los pasajeros, la tripulación y el equipaje, inclusive en días feriados; destinar personal suficiente y proveer instalaciones adecuadas, prestando especial atención a los medios de carga, descarga y transporte del equipaje (incluso el uso de sistemas mecanizados) y a los lugares donde con mayor frecuencia se originen demoras a los pasajeros, y, finalmente, tomar medidas para que, en caso necesario, los pasajeros y la tripulación puedan trasladarse, al abrigo de la intemperie, desde la nave hasta el lugar donde se realice la inspección de pasajeros, tripulantes y equipaje.

Método recomendado. Las autoridades deberían:

- con la cooperación de los navieros y la administración portuaria, tomar medidas adecuadas tales como:
 - un método de despacho individual y continuo de pasajeros y equipajes;
 - un método que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente por medio de una contraseña, su equipaje ya marcado, en cuanto sea colocado donde pueda reclamarse;
- garantizar que la administración portuaria tome todas las medidas necesarias para que:
 - se proporcione acceso fácil y rápido a los pasajeros que embarcan y desembarcan, como también a su equipaje hasta o desde los medios de transporte;
 - cuando, para fines gubernamentales, exija a las tripulaciones el presentarse en ciertos locales, estos sean de fácil acceso y estén tan cerca como fuere posible los unos de los otros.

3.12 Método recomendado. Las autoridades deberían exigir que los navieros garanticen que el personal de las naves tomará las medidas pertinentes para acelerar los procedimientos de entrada de los pasajeros y la tripulación. Estas medidas podrían incluir:

- proporcionar anticipadamente a las autoridades un mensaje en que figure la hora más aproximada de la llegada (amarre o anclaje).

seguido de la nueva información respecto a cualquier cambio de hora y del itinerario de viaje, cuando pudiese afectar los requisitos de inspección;

- b. tener los documentos de la nave disponibles para ser revisados lo más pronto posible;
- c. tomar medidas para que las planchadas u otros medios de acceso a la nave sean colocados mientras ésta maniobra en dirección al muelle o lugar de anclaje;
- d. tomar medidas para la reunión y presentación rápida y ordenada de las personas a bordo, provistas de los documentos necesarios para la inspección y para estos fines, disponer el relevo de los tripulantes que estén realizando funciones esenciales en salas de máquinas y otros lugares.

3.13 Norma. Las autoridades aceptarán sin demora innecesaria a los pasajeros y tripulantes para examinarlos respecto de su admisión por el Estado cuando tal examen sea requerido.

3.14 Método recomendado. Las autoridades invitarán a los navieros a que tomen todas las precauciones razonables para que los pasajeros tengan en su poder todos los documentos de control requeridos por los Estados Contratantes.

C. Forma de llenar los documentos

3.15 Método recomendado. Para anotar nombres en los documentos de pasajeros y tripulantes se debería seguir el método de poner primero el apellido o apellidos. Cuando se usa tanto el apellido paterno como el materno, el paterno se debería poner primero. En el caso de las mujeres casadas que usan el apellido del esposo como su propio apellido paterno, el apellido paterno del esposo debería ponerse primero.

Capítulo IV

ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCIAS Y OTROS ARTICULOS

A. GENERALIDADES

4.1 Método recomendado. Las autoridades, en cooperación con los navieros y demás usuarios de los servicios portuarios, deberían tomar las medidas adecuadas sobre el tráfico portuario, a fin de que los trámites de manejo y despacho de la carga sean fáciles y expeditos. Estas medidas deberían abarcar todos los aspectos desde el momento en que la nave atraque en el muelle para descarga, despacho de aduanero, almacenamiento (cuando sean necesario) y reexpedición (cuando se requiera). Debería haber acceso fácil y directo entre los almacenes de depósitos y la zona aduanera, y ambos deberían estar cerca del muelle, y, en lo posible, debería disponerse de sistemas mecánicos de transporte.

B. Requisitos relativos a la documentación.

4.2 Norma. Las autoridades que exijan el conocimiento de embarque para su inspección en relación con el despacho de mercancías no exigirán al expedidor ni al naviero que incluyan en el conocimiento de embarque información especial para fines aduaneros o gubernamentales.

4.3 Método recomendado. Cuando las autoridades exijan documentos tales como la factura comercial, formularios de declaración, licencia de importación u otros similares, no deberían obligar al naviero a cerciorarse de que se satisfacen estos requisitos relativos a la documentación, ni debería hacerse responsable, multarse o sancionarse al naviero por inexactitudes u omisiones que se observen en tales documentos, a menos que dicho naviero sea el importador o exportador o esté actuando en representación de éstos.

C. Procedimientos relativos al despacho de artículos especiales

4.4 Norma. Las autoridades deberán conceder tratamiento preferencial al despacho de repuestos, combustibles y cualquier otro artículo de que no disponga el naviero en el puerto y que sea necesario para la operación o seguridad de la nave.

4.5 Método recomendado. Las autoridades deberían conceder tratamiento preferencial en el despacho de equipo de muelle y del equipo marítimo requeridos para uso inmediato de los navieros.

4.6 Método recomendado. Para fines del despacho de aduanas, el equipaje no acompañado, transportado por vía acuática, debería considerarse equipaje y no mercancía.

La intención de esta disposición es la de dar igual tratamiento aduanero que en el caso del equipaje acompañado, siempre que se cumplan las disposiciones del Estado Contratante.

D. Mercancías y otros artículos no descargados en el punto de destino

4.7 Método recomendado. Cuando la carga o el equipaje no acompañado no llegue a su punto de destino, el naviero, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, debería estar exento de sanciones, multas, derechos o impuestos de aduanas en el país de destino si demuestra a satisfacción de las autoridades competentes: que las mercancías en cuestión no fueron realmente cargadas en el punto de origen; o fueron enviadas a otros puntos de destino por error, emergencia o por estar estibadas en lugar inaccesible, o, finalmente, fueron destruidas accidentalmente.

4.8 Método recomendado. Cuando la carga o el equipaje no acompañado, no se descargue en su punto de destino por error, emergencia o estiba inaccesible, y a las autoridades competentes del lugar de destino le conste que no se efectuó tal descarga, dichas autoridades deberían aceptar que el naviero anota en el Manifiesto o en la Declaración General el hecho de no haberse descargado dichos artículos y las razones correspondientes; y no deberían exigir al naviero que prepare una nueva documentación.

4.9 Norma. Cuando por error o por otra razón valedera, cualquier carga sea descargada en otro punto que en el de su destino, las autoridades facilitarán su reexpedición a su punto de destino.

Capítulo V

Salud y Servicios Veterinarios y Fitosanitarios

Por decisión del 25 de mayo de 1951, la Asamblea de la Organización Mundial de la Salud adoptó el Reglamento Sanitario Internacional, que, junto con las enmiendas subsiguientes, rige entre los Estados que lo han aceptado.

A. Generalidades

5.1 Método recomendado. Las autoridades de un Estado que no haya firmado el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud deberían tratar de aplicar las disposiciones de dicho reglamento respecto a las medidas de control sanitario del transporte acuático internacional.

5.2 Método recomendado. Los Estados que tengan ciertos intereses en común por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales o económicas deberían concertar acuerdos especiales pertinentes al Artículo 104 del Reglamento Sanitario Internacional, cuando tales medidas faciliten la aplicación de dicho reglamento.

B. Documentos

5.3 Método recomendado. Cuando se exijan certificados de sanidad o documentos afines respecto a cargamentos de ciertos animales o plantas o productos de los mismos, dichos certificados o documentos deberían ser sencillos y debería dárseles amplia publicidad; y los Estados deberían cooperar a fin de establecer normas uniformes para tales requisitos.

C. Procedimientos

5.4 Norma. Siempre que sea posible, las autoridades otorgarán por radio libre plática a toda nave cuando, basándose en los informes que suministre dicha nave antes de su llegada, la autoridad sanitaria del puerto hacia el cual se dirija estime que su arribo no da lugar a la introducción o propagación de una enfermedad cuarentenable. Cuando fuere viable, debería permitirse a las autoridades sanitarias subir a bordo de la nave, antes de su entrada a puerto.

5.4.1 Método recomendado. Las autoridades deberían exigir que las naves informen rápidamente por radio a las autoridades sanitarias del puerto de destino cualquier enfermedad a bordo de la nave, a fin de facilitar la presencia de personal médico especial o la obtención necesaria de equipo de sanidad a la llegada.

5.5 Norma. Las autoridades, en cooperación con los navieros y todas las demás entidades interesadas, tomarán las providencias necesarias para garantizar, antes del embarco, el hecho de que:

- a. los pasajeros y tripulantes se han vacunado o revacunado con arreglo a los requisitos de los Estados interesados, y
- b. de que se han obtenido y están completos y en regla los certificados correspondientes.

5.6 Norma. Las autoridades deben asegurar que las medidas y procedimientos sanitarios se inicien y terminen sin demora y se apliquen sin discriminación.

D. Facilidades

5.7 Método recomendado. Las autoridades deberían mantener en el mayor número posible de puertos, las instalaciones y servicios necesarios para la vacunación o revacunación y para la expedición de los certificados correspondientes.

5.8 Método recomendado. Las autoridades deberían mantener disponibles en tantos puertos de un Estado como sea viable, instalaciones adecuadas para la ejecución de las medidas de salud pública, animal y agrícola.

5.9 Método recomendado. Las autoridades deberían mantener en tantos puertos de un Estado como sea posible,

instalaciones razonables y viables para el socorro de tripulantes y pasajeros.

5.10 Norma. A la nave que no esté contaminada ni esté bajo sospecha de estarlo con enfermedad cuarentenable, no se le impedirá por las autoridades sanitarias del puerto descargar o tomar carga, suministros, combustibles o agua, por razón de otra enfermedad epidémica.

Capítulo VI

DISPOSICIONES VARIAS

A. Fianza y otras garantías

6.1 Método recomendado. Cuando las autoridades exijan a los navieros fianzas u otras formas de garantía para cubrir sus responsabilidades relativas a servicios portuarios y aduaneros, inmigración, salud y cuarentena agrícola o de otras leyes o reglamentos similares, deberían permitir el empleo de las garantías adecuadas y razonables. Cuando sea posible, debería aceptarse una garantía conjunta única.

B. Errores en los documentos y sanciones aplicables.

6.2 Norma. Las autoridades deberán permitir, sin demoras para la nave correcciones de errores en cualquier documento previsto en este Anexo, siempre que se pruebe que no fueron advertidos al confeccionarlos, ni de naturaleza grave, ni que se debieron a negligencia reincidente que no fueron cometidos con la intención de violar leyes o reglamentos, y siempre que tales errores sean advertidos antes de que el documento sea verificado en su totalidad y dichas correcciones se efectúen sin dilación.

6.3 Norma. Si se encuentran errores en documentos previstos en este Anexo, firmados por el naviero o capitán o en nombre suyo, no se impondrá sanción o multa alguna hasta que se haya dado una oportunidad de aprobar ante las autoridades que los errores fueron inadvertidos y que no se debieron a negligencia reincidente ni a intención de violar leyes o reglamentos.

C. Servicios en los puertos.

6.4 Norma. La actuación de las autoridades en los puertos será gratuita durante las horas corrientes de trabajo de dichas autoridades.

6.5 Norma. Las autoridades deberán establecer para sus servicios en los puertos, horarios regulares de trabajo, concordantes con los períodos de mayor movimiento portuario.

6.5.1 Método recomendado. Las actuaciones de las autoridades fuera de las horas corrientes de trabajo mencionadas en las normas 6.4 y 6.5 deberían efectuarse de acuerdo con tarifas moderadas, sin exceder del costo verdadero.

6.6 Norma. Cuando el volumen del tráfico los justifique, las autoridades garantizarán que se proporcionen servicios para cumplir los procedimientos respecto a carga y equipaje, sea cual fuere su valor o clase.

6.7 Método recomendado. Los Estados Contratantes deberían llegar a un acuerdo mediante el cual un Estado permita a otro Estado ciertas facilidades antes del viaje, o durante dicho viaje, a fin de examinar naves, pasajeros, tripulación, equipajes, carga y documentación para propósitos de aduanas, inmigración, salud pública y animal y cuarentena agrícola, cuando tal actuación facilite el despacho al llegar a dicho otro Estado.

RESERVA DE LA DELEGACION DE ARGENTINA.

La Delegación de Argentina quiere dejar expresa reserva de su Gobierno respecto a las siguientes cláusulas: 2.2.3, 2.7.5, 2.10, 2.11, 2.15, 3.10.2, 6.2 y 6.3. Respecto de estas dos últimas, desearía dejar constancia de que, de acuerdo con las leyes inmigratorias vigentes en la Argentina, el incumplimiento de estas normas puede ser sancionado con multas por la Dirección Nacional de Inmigración.

EN FE DE LO CUAL, las Delegaciones firman la presente Acta Final en la ciudad de Washington, D.C., el día 20 de abril de 1966.

Por la República Dominicana:

(Fdo) CAMILO LLUBERES

Por México:

(Fdo) LEON OLOARTE ESPINOSA

Por Uruguay:

(Fdo) EMILIO N. ORIBE

Por Perú:

(Fdo) MIGUEL FORES

Por Colombia:

(Fdo) JOSE CAMACHO LORENZANA

Por Guatemala:

(Fdo) ANTONIO MORALES NADLER

Por Honduras:

(Fdo) ARMANDO ALVAREZ M.

Por Paraguay:

(Fdo) JUAN PLATE

Por Argentina:

(Fdo) RICARDO M. COLOMBO

Por Ecuador:

(Fdo) JORGE L. GRANJA

Por Chile:

(Fdo) ANGEL MAGNET

Por Nicaragua:

(Fdo) GUILLERMO SEVILLA SACASA

Por Venezuela:

(Fdo) MAURICIO TANCREDI

Por Bolivia:

(Fdo) RAUL DIEZ MEDINA

Por Panamá:

(Fdo) EDUARDO RITTER AISLAN

Por Brasil:

(Fdo) REGIS NOVAES DE OLIVEIRA

Por Estados Unidos de América:

(Fdo) WARD P. ALLEN

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE

Dado en la ciudad de Panamá, a los 8 días del mes de Febrero del año de mil novecientos setenta y uno. (1971)

Ingeniero DEMETRIO B. LAKAS.
Presidente de la Junta Provisional de Gobierno.

Licenciado ARTURO SUCRE P.
Miembro de la Junta Provisional de Gobierno.

El Ministro de Gobierno y Justicia,
ALEJANDRO FERRER.

El Ministro de Relaciones Exteriores,
JUAN ANTONIO TACK.

El Ministro de Hacienda y Tesoro,
GABRIEL CASTRO SUAREZ.

El Ministro de Educación,
JOSE GUILLERMO AIZPU.

El Ministro de Obras Públicas,
MANUEL ANTONIO ALVARADO.

El Ministro de Agricultura y Ganadería,
CARLOS ENRIQUE LANDAU.

El Ministro de Comercio e Industrias,
FERNANDO MANFREDO JR.

El Ministro de Trabajo y Bienestar Social,
JOSE DE LA ROSA CASTILLO

El Ministro de Salud,
JOSE RENAN ESQUIVEL.

El Ministro de la Presidencia,
JULIO ENRIQUE HARRIS.

DECRETO DE GABINETE No. 40
(de 26 de febrero de 1971)

Por medio del cual se aprueba el Convenio No.32 de la OIT, RELATIVO A LA PROTECCION CONTRA LOS ACCIDENTES DE LOS TRABAJADORES EMPLEADOS EN LA CARGA Y DESCARGA DE LOS BUQUES, (Revisado en 1932).

**LA JUNTA PROVISIONAL DE GOBIERNO
D E C R E T A:**

ARTICULO UNICO: Apruébase en todas sus partes el Convenio No. 32 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), RELATIVO A LA PROTECCION CONTRA LOS ACCIDENTES DE LOS TRABAJADORES EMPLEADOS EN LA CARGA Y DESCARGA DE LOS BUQUES. (Revisado en 1932), aprobado en la Décimosexta reunión de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, celebrada en Ginebra el 12 de abril de 1932, que dice así:

CONVENIO No. 32

CONVENIO RELATIVO A LA PROTECCION CONTRA LOS ACCIDENTES DE LOS TRABAJADORES EMPLEADOS EN LA CARGA Y DESCARGA DE LOS BUQUES (Revisado en 1932).

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 12 de abril de 1932 en su décimosexta reunión:

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la revisión parcial del Convenio adoptado por la Conferencia en su duodécima reunión relativo a la protección contra los accidentes de los trabajadores empleados en la carga y descarga de los buques, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Considerando que dichas proposiciones deben revestir la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha

veintiséis de abril de mil novecientos treinta y dos, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (revisado), 1932, y que será sometido a la ratificación de los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo, de acuerdo con las disposiciones de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:

ARTICULO 1

A los efectos del presente Convenio:

1. el término "operaciones" significa y comprende todo o parte del trabajo efectuado en tierra o a bordo, para la carga o descarga de todo buque dedicado a la navegación marítima o interior, con exclusión de los buques de guerra, en cualquier puerto marítimo o interior y en cualquier muelle, embarcadero o lugar análogo donde se efectúe este trabajo y;

2. el término "trabajador" comprende cualquier persona empleada en dichas operaciones.

ARTICULO 2

1. Todas las vías de acceso regulares que pasen por un dique, desembarcadero, muelle u otro lugar análogo y que los trabajadores tengan que utilizar para trasladarse al lugar de trabajo donde se efectúan las operaciones o para regresar del mismo, así como todos los lugares de trabajo situados en tierra, se deberán mantener en un estado que garantice la seguridad de los trabajadores que los utilicen.

2. En particular:

1) todos los lugares de trabajo en tierra y todas las secciones peligrosas de las vías de acceso mencionadas, que comuniquen dichos lugares con la vía pública más próxima, deberán estar provistos de un alumbrado eficaz que no ofrezca ningún peligro;

2) los muelles y los desembarcaderos deberán estar suficientemente despejados de mercancías para mantener libre el paso hacia los medios de acceso a que se refiere el artículo 3;

3) cuando se deje un paso a lo largo del borde del muelle o desembarcadero, deberá tener una anchura de 90 cm. (3 pies), por lo menos, y deberá estar libre de todos los obstáculos que no sean construcciones fijas, aparatos o máquinas en uso;

4) siempre que ello fuere posible y habida cuenta del tráfico y del servicio:

a) Todas las secciones peligrosas de las vías de acceso y lugares de trabajo (por ejemplo: aberturas, recodos y bordes peligrosos) deberán estar provistas de barandillas adecuadas, cuya altura no será menor de 75 cm. (2 pies y 6 pulgadas);

b) los pasos peligrosos sobre puentes, cajones de aire comprimido y puertas de los diques deberán estar provistos en ambos lados y hasta una altura no menor de 75 cm. (2 pies y 6 pulgadas) de barandillas cuyos extremos se prolonguen suficientemente en una longitud que no tendrá que exceder de 4,50 m. (5 yardas):

5) se considerarán cumplidas las condiciones de dimensión previstas por el apartado 4) de este párrafo, en lo que se refiere a los aparatos en uso en la fecha de ratificación del presente Convenio, si las cifras que resulten después de proceder a una medición exacta no son inferiores en más de un 10 por ciento a las indicadas en dicho apartado 4).

ARTICULO 3

1. Cuando un buque esté fondeado cerca de un muelle o de otro buque a fin de que se realicen operaciones, se pondrán a disposición de los trabajadores medios de acceso que ofrezcan garantías de seguridad para ir al buque y regresar del mismo, a menos que las circunstancias permitan hacerlo sin riesgo de accidentes, prescindiendo de construcciones especiales.

2. Estos medios de acceso deberán consistir:

a) en una pasarela u otra construcción análoga en el portalón del buque, cuando razonablemente ello fuere practicable;

b) en los demás casos, en una escala.

3. Las construcciones especificadas en el párrafo 2. a) del presente artículo deberán tener una anchura de 55 cm. (22 pulgadas), por lo menos; deberán estar firmemente sujetas de suerte que no puedan desplazarse; su inclinación no deberá ser muy acentuada y los materiales empleados en su construcción deberán ser de buena calidad y hallarse en buen estado; y en ambos lados y en toda su longitud deberán hallarse provistos de una barandilla eficaz de una altura neta de 82 cm. (2 pies y 9 pulgadas), por lo menos, o si se trata de la escala real, de una barandilla eficaz de la misma altura a un solo lado, a condición de que el otro lado esté eficazmente protegido por el flanco del buque.

Sin embargo, todas las construcciones de esta clase que estén en uso en la fecha de la ratificación del presente Convenio podrán continuar siendo utilizadas:

a) si están provistas en ambos lados de una barandilla de una altura neta de 80 cm. (2 pies y 8 pulgadas), por lo menos, hasta que sean renovadas;

b) si están provistas a ambos lados de una barandilla de una altura neta de 75 cm. (2 pies y 6 pulgadas), por lo menos, durante dos años a partir de la ratificación del presente Convenio.

4. La escala a que se refiere el párrafo 2. b), del presente artículo deberá tener suficiente longitud, adecuada solidez y estará debidamente sujeta.

5. a) Las autoridades competentes podrán autorizar ciertas excepciones a las disposiciones del presente artículo, siempre que estimen que las construcciones mencionadas no son indispensables para la seguridad de los trabajadores.

b) Las disposiciones del presente artículo no se aplicarán a las plataformas ni a las pasarelas de carga cuando se utilicen exclusivamente para las operaciones.

6. Los trabajadores no deberán utilizar ni estar obligados a utilizar más medios de acceso que los especificados o autorizados por el presente artículo.

ARTICULO 4

Cuando, con motivo de las operaciones, los trabajadores tengan que atravesar una extensión de agua para ir a un buque o para regresar del mismo, se deberán dictar medios pertinentes para garantizar la seguridad de su transporte, e incluso se determinarán las condiciones que deban reunir las embarcaciones utilizadas para ese transporte.

ARTICULO 5

1. Cuando los trabajadores tengan que efectuar las operaciones en calas de una profundidad de más de 1.50 m. (5 pies) desde el nivel de cubierta, deberán ponerse a su disposición medios de acceso que ofrezcan garantías para su seguridad.

2. Estos medios de acceso consistirán generalmente en una escala, pero sólo se considerará que esta presenta garantías de seguridad:

- a) si ofrece apoyo para los pies cuya profundidad, incluido el espacio libre detrás de la escala, sea de 11.50 cm. (4 pulgadas y medias), por lo menos, y la anchura de 25 cm. (10 Pulgadas), por lo menos, y si dispone de un apoyo firme para las manos;
- b) si no está colocada debajo de la cubierta más que lo razonablemente necesario para que queden libres las escotillas;
- c) si está provista en toda su longitud y siguiendo su línea de dispositivos que, colocados en las brazolas de las escotillas, ofrezcan apoyo firme a los pies y a las manos (por ejemplo, tojinos o asas);
- d) si los dispositivos enumerados en el párrafo precedente ofrecen un apoyo para los pies cuya profundidad, incluido el espacio libre detrás de dichos dispositivos, sea de 11.50 cm. (4 pulgadas y media), por lo menos, y la anchura de 25 cm. (10 pulgadas), por lo menos;
- e) si en caso de que existan escalas separadas entre las cubiertas inferiores éstas se encuentran, siempre que ello fuere posible, en la misma línea que las escalas que parten de la cubierta superior.

Sin embargo, cuando, dada la construcción del buque, no se pueda exigir lógicamente la instalación de una escala, las autoridades competentes estarán facultadas para autorizar otros medios de acceso, a condición de que éstos reúnan, en todo lo posible, las condiciones prescritas para las escalas por el presente artículo.

En los buques existentes en la fecha de la ratificación del presente Convenio, y hasta que se substituyan las escalas y dispositivos, se considerarán cumplidas las condiciones de dimensión previstas en los apartados a) y d) del presente párrafo, si las cifras que resulten después de proceder a una medición exacta no son inferiores en más de un 10 por ciento a las indicadas en dicho apartado a) y d).

3. Se deberá dejar un espacio libre suficiente cerca de las brazolas de las escotillas para que se puedan alcanzar los medios de acceso.

4. Los túneles de los ejes motores deberán estar provistos en ambos lados de asas y estribos adecuados.

5. Cuando tenga que utilizarse una escala en la bodega de un buque sin cubierta, el contratista encargado de las operaciones deberá suministrar esta escala, la cual tendrá en su parte superior unos ganchos u otros dispositivos que permitan fijarla firmemente.

6. Los trabajadores no deberán utilizar ni estar obligados a utilizar más medios de acceso que los especificados o autorizados por el presente artículo.

7. Los buques existentes en la fecha de la ratificación del presente Convenio estarán exceptuados de las condiciones de dimensión impuestas por las disposiciones del párrafo 2, a) y b), y de las prescripciones del párrafo 4 del presente artículo durante un plazo de cuatro años, como máximo, a partir de la fecha de esta ratificación.

ARTICULO 6

1. Mientras los trabajadores se hallen a bordo del buque para efectuar las operaciones, toda escotilla de entrada a la bodega de mercancías, accesible a los trabajadores, cuya profundidad, medida desde el nivel de cubierta hasta el fondo de la bodega, exceda de 1.50 m. (5 pies), y que no se halle protegida hasta una altura neta de 75 cm. (2 pies y 6 pulgadas), como mínimo, por las brazolas, cuando no sea utilizada para el paso de mercancías, carbón u otros materiales, deberá tener a su alrededor una barandilla eficaz hasta una altura de 90 cm. (3 pies). La legislación nacional decidirá si las prescripciones del presente artículo se han de aplicar durante las comidas y durante otras breves interrupciones del trabajo.

2. Si ello fuere necesario, se deberán tomar medidas análogas para proteger todas las demás aberturas de cubierta que puedan presentar un peligro para los trabajadores.

ARTICULO 7

1. Cuando las operaciones tengan que efectuarse a bordo de un buque, los medios de acceso al mismo, así como todos los lugares del buque en los que estén empleados los trabajadores o a los que tengan que trasladarse durante el trabajo, deberán estar adecuadamente alumbrados.

2. Los medios de alumbrado deberán reunir las condiciones necesarias para que no constituyan un peligro para la seguridad de los trabajadores ni dificulten la navegación de los demás buques.

ARTICULO 8

1. Con objeto de garantizar la seguridad de los trabajadores mientras se ocupan en quitar o colocar los cuarteles de las escotillas y los barrotes y galeotas que se utilizan para cubrirlas:

1) los cuarteles de las escotillas y los barrotes y galeotas que se utilizan para cubrirlas deberán conservarse en buen estado;

2) los cuarteles de las escotillas deberán tener asas proporcionadas a sus dimensiones y peso, a no ser que la construcción de la escotilla o de los cuarteles de escotillas haga innecesario el uso de dichas asas;

3) los barrotes y galeotas que se utilicen para cubrir las escotillas deberán estar provistos de dispositivos adecuados para quitarlos o colocarlos, de suerte que los trabajadores no tengan que subir sobre los barrotes y galeotas para fijar dichos dispositivos;

4) todos los cuarteles de escotillas, barrotes y galeotas, a menos que puedan intercambiarse, deberán estar claramente marcados para indicar la cubierta y escotilla a que pertenecen, así como su verdadera posición en éstas;

5) los cuarteles de escotillas no podrán emplearse para la construcción de las plataformas utilizadas en las operaciones de carga ni para ningún otro fin en el que puedan deteriorarse.

ARTICULO 9

1. Se deberán tomar medidas adecuadas para que las máquinas para izar pesos y todos los útiles accesorios, fijos o móviles, no sean utilizados en operaciones, en tierra o a bordo, sino cuando puedan funcionar sin peligro.

2. Especialmente:

1) Antes de poner en servicio dichas máquinas, los útiles fijados a bordo, que la legislación nacional considere como sus accesorios, y las cadenas y cables metálicos, cuyo uso esté relacionado con el funcionamiento de aquéllos, deberán inspeccionarse y ensayarse, de acuerdo con las condiciones prescritas, por una persona competente, aceptada por las autoridades nacionales, y la carga máxima deberá figurar en un certificado.

2) Después de ponerse en uso, toda la máquina para izar pesos utilizada en tierra o a bordo, y todos los útiles fijados a bordo que la legislación nacional considere como sus accesorios, se examinarán detenidamente o se inspeccionarán de la manera siguiente:

a) se examinarán totalmente cada cuatro años e inspeccionarán cada doce meses: los puntales de carga, pivotes y zunchos, ganchos y gazas, brazaletes y cualquier otro útil fijo cuyo desmontaje sea particularmente difícil;

b) se examinarán totalmente cada doce meses: todas las máquinas para izar pesos (tales como las grúas y los cabrestantes) y los tornos, manivelas y demás útiles accesorios que no estén comprendidos en el inciso a).

Todos los útiles móviles (por ejemplo: cadenas, cables metálicos, anillas, grilletes y ganchos) se inspeccionarán cada vez que vayan a utilizarse, salvo el caso en que se hayan inspeccionado dentro de los tres últimos meses.

Las cadenas no deberán acortarse por medio de nudos, y se deberán tomar precauciones para evitar que se deterioren por el roce con aristas desnudas.

Las gazas o ajustes de los cables metálicos deberán tener, por lo menos, tres pasadas en su empulgueras con un cabo entero de cable y dos pasadas con la mitad de los hilos

cortados en cada cabo. Sin embargo, este requisito no deberá tener por efecto impedir el uso de otra clase de gazas de una eficacia tan evidente como la prescrita por esta disposición.

3) Las cadenas y todos los útiles similares especificados por la legislación nacional (por ejemplo: ganchos, gazas, grilletes, eslabones), a menos que hayan sido sometidos a otro tratamiento eficaz que pueda haber prescrito la legislación nacional, deberán destemplarse en las condiciones siguientes, bajo la inspección de una persona aceptada por las autoridades nacionales:

a) Cadenas y útiles antes mencionados, que estén a bordo del buque:

i) cadenas y útiles de 12,5 mm. (media pulgada) o menos, de uso corriente, una vez cada seis meses;

ii) todas las demás cadenas y útiles de uso corriente (comprendidos los amantes de cadena, pero exceptuados los ramalillos de las astas sujetos a los puntales de carga o a los mástiles), una vez cada doce meses.

Sin embargo, cuando se trata de útiles de esta naturaleza empleados exclusivamente en las grúas y otras máquinas para izar a mano, el plazo previsto en el subapartado i) será de doce meses en lugar de seis, y el plazo previsto en el subapartado ii) será de dos años en lugar de uno.

Igualmente en caso de que la autoridad competente considere, en razón de las dimensiones, estructura, materiales, o poco uso de todos los útiles mencionados, que la observancia de las prescripciones de este párrafo relativas al destemple no es necesaria para la protección de los trabajadores, dicha autoridad puede, mediante un certificado escrito (que podrá revocar si lo estima procedente), exceptuar estos útiles de la aplicación de dichas prescripciones, a reserva de las condiciones que puedan determinarse en el certificado.

b) Cadenas y útiles antes mencionados, que no estén a bordo: Se tomarán medidas para garantizar el destemple de dichas cadenas y útiles.

c) Cadenas y útiles antes mencionados, estén o no a bordo: Las cadenas y útiles que hayan sido alargados, modificados o reparados con soldadura deberán ensayarse e inspeccionarse nuevamente.

4) Se deberán conservar en tierra o a bordo, según los casos, actas debidamente certificadas que constituyan una prueba suficiente de la seguridad del funcionamiento de los aparatos y útiles de que se trata, y deberá especificarse en dichas actas el máximo de carga autorizada, así como la fecha y el resultado de los ensayos e inspecciones previstos en los párrafos 1) y 2) del presente artículo, y del destemple u otras operaciones mencionadas en el párrafo 3).

Estas actas deberán presentarse por la persona que esté encargada de su conservación a cualquier persona autorizada que las solicite.

5) Se deberá marcar y conservar en todas las grúas, puntales de carga, cadenas de eslingas y en todos los útiles similares para izar pesos utilizados a bordo, tal como hayan sido especificados por la legislación nacional, la indicación clara del máximo de carga autorizada. El máximo de carga

indicado en las cadenas de eslingas estará marcado en cifras o letras visibles sobre las mismas cadenas, o bien sobre una placa o anillo de materia duradera, firmemente sujeta a estas cadenas.

6) Todos los motores, ruedas dentadas, aparatos de transmisión por cadena o por frotación, conductores de energía eléctrica y tubería de vapor deberán estar provistos (a menos que se pruebe que por su posición o construcción presenten, desde el punto de vista de la seguridad de los trabajadores empleados, las mismas garantías que si estuvieran debidamente protegidos) de barandillas, siempre que ello pudiera realizarse prácticamente sin limitar la seguridad de las maniobras del buque.

7) Las grúas y los cabrestantes deberán estar provistos de dispositivos adecuados que reduzcan al mínimo el riesgo de una caída accidental de la carga en el momento de elevarla o descenderla.

8) Deberán adoptarse las medidas necesarias para impedir que el vapor del escape y, siempre que ello fuere posible, el vapor que salga de todo cabrestante o grúa, dificulten la viabilidad en cualquier lugar de trabajo donde se halle ocupado un trabajador.

9) Deberán adoptarse las medidas necesarias para impedir que un mástil o puntal de carga sea sacado involuntariamente de su soporte.

ARTICULO 10

1. Únicamente deberán emplearse personas suficientemente competentes y que merezcan confianza para manejar los aparatos de elevación o de transporte accionados mecánicamente o de otro modo, o para hacer las señales necesarias y los conductores de estos aparatos, así como para vigilar el anteojo accionado por el cilindro del cabrestante.

ARTICULO 11

1. No se deberá dejar suspendida carga alguna en un aparato elevador si el funcionamiento de este aparato no se halla bajo la vigilancia efectiva de una persona competente mientras la carga esté así suspendida.

2. Deberán tomarse medidas adecuadas para que una persona quede encargada de hacer señales, si ello fuere necesario para la seguridad de los trabajadores.

3. Deberán adoptarse medidas adecuadas para evitar el empleo de métodos de trabajo peligrosos al apilar, esparcir, estibar y desarrumar la carga, o al manipular la misma.

4. Antes de empezar a utilizar una escotilla, se deberán quitar todos los barrotos y galeotas o sujetarlos firmemente para evitar su desplazamiento.

5. Deberán tomarse toda clase de precauciones para que los trabajadores puedan fácilmente evacuar las bodegas o los entrepuentes cuando estén ocupados en dichos lugares en la carga o descarga de carbón o en otras cargas a granel.

6. No se deberá utilizar ninguna plataforma para las operaciones, si no está firmemente construida, adecuadamente sostenida y, si ello fuere necesario, sólidamente fijada.

Para el transporte de la carga entre el buque y la tierra no podrá utilizarse una carretilla de mano si la plataforma está inclinada en forma que pueda ofrecer peligro.

Si ello fuere necesario, las plataformas deberán estar cubiertas de una materia apropiada que impida que los trabajadores resbalen.

7. Cuando el espacio para trabajar en una bodega se limite al cuadrado de la escotilla no se deberá, a menos que ello se haga con objeto de iniciar el desarrumado o para reunir la carga en la eslinga:

a) fijar ganchos en los lazos u otros sujetadores que rodeen las balsas de algodón, lana, corcho, sacos de yute u otras mercancías similares;

b) emplear garfios de toneles en la carga y descarga de toneles, a menos que la construcción y naturaleza de los toneles, así como la disposición y el estado de los garfios, permitan hacerlo sin probabilidad de peligro.

8. Ningún aparato de carga, cualquiera que sea su clase, deberá cargarse en exceso del máximo autorizado, salvo en casos excepcionales y ello solamente en la medida autorizada por la legislación nacional.

9. Las grúas utilizadas en tierra, de potencia variable (por ejemplo, aquellas en que al elevar o descender el pescante varía la capacidad de carga de acuerdo con el ángulo), deberán estar provistas de un índice automático o de un cuadro donde se indique el máximo de carga correspondiente a la inclinación del pescante.

ARTICULO 12

1. La legislación nacional deberá prever las precauciones que se consideren indispensables para asegurar convenientemente la protección de los trabajadores, habida cuenta de las circunstancias de cada caso particular, cuando tengan que trabajar en contacto o cerca de materias peligrosas para su vida o su salud, ya sea por la propia naturaleza de las mismas, ya por el estado en que se encuentran en ese momento, o cuando tengan que trabajar en lugares donde dichas materias hayan estado almacenadas algún tiempo.

ARTICULO 13

1. La legislación nacional deberá prever medios de auxilio en los muelles, desembarcaderos u otros lugares semejantes frecuentemente utilizados para las operaciones, habida cuenta de las circunstancias locales, los cuales estarán dispuestos de suerte que sea posible prestar rápidamente los primeros auxilios y, en caso de accidente grave, transportar rápidamente al lesionado al hospital más próximo. En estos lugares deberá conservarse en buen estado y en sitios fácilmente accesibles el material necesario para los primeros auxilios, de suerte que pueda utilizarse inmediatamente durante las horas de trabajo. Estas provisiones de material de primeros auxilios deberán estar bajo la vigilancia de una o varias personas responsables, entre las que habrá una o más que puedan proporcionar los primeros auxilios y estén dispuestas a prestar inmediatamente sus servicios durante las horas de trabajo.

2. Deberán igualmente tomarse medidas adecuadas en los muelles, desembarcaderos y otros lugares similares anteriormente mencionados, para socorrer a los trabajadores que pudieran caerse al agua.

ARTICULO 14

1. Nadie deberá quitar ni desplazar las barandillas, puentes, dispositivos, escalas, aparatos o material de salvamento, luces, inscripciones, plataformas u otros objetos previstos por las disposiciones del presente Convenio, a menos que esté debidamente autorizado o en caso de necesidad, y al expirar el plazo durante el cual haya sido preciso retirarlos deberán colocarse nuevamente en su lugar.

ARTICULO 15

1. Todo Miembro podrá conceder excepciones totales o parciales a las disposiciones del presente Convenio, cuando se trate de muelles, desembarcaderos u otros lugares semejantes donde las operaciones se efectúen sólo ocasionalmente o en donde el tráfico esté limitado a pequeños buques, y cuando se trate de ciertos buques especiales o ciertas categorías especiales de buques, cuando los buques no desplacen cierto tonelaje, así como en los casos en que, dadas las condiciones climatológicas, no se pueda exigir prácticamente el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

2. La Oficina Internacional del Trabajo deberá estar informada de las disposiciones que se dicten para autorizar las excepciones totales o parciales antes mencionadas.

ARTICULO 16

1. A reserva de las excepciones estipuladas en otros artículos, las medidas previstas en el presente Convenio, respecto de la construcción o del equipo permanente del buque, deberán aplicarse sin demora alguna a aquellos buques cuya construcción haya comenzado después de la fecha de la ratificación del presente Convenio, y se aplicarán a todos los demás buques dentro de un plazo de cuatro años a partir de esta fecha. Si embargo, cuando ello fuere prácticamente realizable, deberán aplicarse tales medidas a los referidos buques sin esperar a que se cumpla el plazo indicado.

ARTICULO 17

1. Con el fin de asegurar la aplicación efectiva de todos los reglamentos establecidos para la protección de los trabajadores contra los accidentes:

1) dichos reglamentos deberán determinar claramente las personas u organismos a quienes incumbe la obligación de observar las prescripciones;

2) se deberán tomar disposiciones para establecer un sistema de inspección eficaz y para fijar las sanciones aplicables en caso de violación de los reglamentos;

3) los textos o resúmenes de los reglamentos se deberán fijar en lugares bien visibles de los muelles, desembarcaderos u otros lugares semejantes frecuentemente utilizadas para las operaciones.

ARTICULO 18

Cada Miembro se obliga a concertar con los demás Miembros que hayan ratificado el presente Convenio, y sobre la base del mismo, acuerdos de reciprocidad en los que consten especialmente el mutuo reconocimiento de las disposiciones adoptadas en sus respectivos países para los ensayos, comprobaciones y destemples y el reconocimiento mutuo de las actas y los certificados que a ellos se refieran.

2. Esta obligación se acepta, en lo que se refiere a la construcción de buques y al material utilizado a bordo, así como en cuanto a las actas y a las diversas prescripciones que deban observarse a bordo, según los términos del presente Convenio, a reserva de que cada Miembro tenga la certidumbre de que las disposiciones adoptadas por el otro Miembro garantizan a los trabajadores un nivel general de seguridad de una eficacia igual al nivel prescrito por su propia legislación.

3. Los gobiernos tendrán además debidamente en cuenta las obligaciones del párrafo 11 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

ARTICULO 19 Las ratificaciones formales del presente Convenio, de acuerdo con las condiciones establecidas por la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

ARTICULO 19

Las ratificaciones formales del presente Convenio, de acuerdo con las condiciones establecidas por la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

ARTICULO 20

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos miembros cuyas ratificaciones hayan sido registradas en la Oficina Internacional del Trabajo.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de los Miembros de Organización Internacional del Trabajo hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor para cada miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

ARTICULO 21

Tan pronto como se hayan registrado en la Oficina Internacional del Trabajo las ratificaciones de dos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo, el Director General de la Oficina notificará el hecho a todos los Miembros.

bros de la Organización Internacional del Trabajo. Igualmente les notificará el registro de las ratificaciones que le comuniquen posteriormente los demás Miembros de la Organización.

ARTICULO 22

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado en la Oficina Internacional del Trabajo.

Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de cinco años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de cinco años, en las condiciones previstas en este artículo.

ARTICULO 23

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia General una memoria sobre la aplicación del Convenio y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

ARTICULO 24

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, la ratificación por un Miembro del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia de este Convenio sin ninguna demora, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 22, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor.

2. A partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

Sin embargo, este Convenio continuará en vigor, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

2. A partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

3. Sin embargo, este Convenio continuará en vigor, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

3. Sin embargo, este Convenio continuará en vigor, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

ARTICULO 25

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.

Dado en la ciudad de Panamá a los 26 días del mes de Febrero del año de mil novecientos setenta y uno (1971)

Ingeniero DENETRIO B. LAKAS
Presidente de la Junta Provisional de Gobierno

Licenciado ARTURO SUCRE P.
Miembro de la Junta Provisional de Gobierno

El Ministro de Gobierno y Justicia,
ALEJANDRO J. FERRER S.

El Ministro de Relaciones Exteriores,
JUAN ANTONIO TACK

El Ministro de Hacienda y Tesoro,
GABRIEL CASTRO S.

El Ministro de Educación,
JOSE GUILLERMO AIZPU

El Ministro de Obras Públicas,
MANUEL A. ALVARADO

El Ministro de Agricultura y Ganadería,
CARLOS ENRIQUE LANDAU

El Ministro de Comercio e Industrias,
FERNANDO MANFREDO

El Ministro de Salud,
JOSE RENAN ESQUIVEL

El Ministro de Trabajo y Bienestar Social,
JOSE DE LA ROSA CASTILLO

El Ministro de la Presidencia,
JULIO E. HARRIS

AVISOS Y EDICTOS

EDICTO NUMERO 046-71

El Suscrito, Funcionario Sustanciador de la Comisión de Reforma Agraria, en la provincia de CHIRIQUI, al público:

HACE SABER:

Que el señor JOSE MIGUEL TRAVIESO GRILLO, vecino del Corregimiento de DAVID, Distrito de DAVID, portador de la cédula de identidad personal No. N-12.123, ha solicitado a la Comisión de Reforma Agraria mediante Solicitud No. 4-11197, la Adjudicación a Título Oneroso, de una parcela de tierra estatal adjudicable, de una superficie de 2 has. con 7798.14 M2 hectáreas, ubicada en CUESTA DE PIEDRA, Corregimiento de CABECERA, del Distrito de BUGABA, de esta Provincia, cuyos linderos son:

NORTE: LUCIA CABALLERO

SUR: SERVIDUMBRE

ESTE: LUCIA CABALLERO

OESTE: CRUZ QUINTERO

Para los efectos legales se fija el presente Edicto en lugar visible de este Despacho, en el de la Alcaldía del Distrito de BUGABA o en el de la Corregiduría de CABECERA y copias del mismo se entregarán al interesado para que las haga publicar en los órganos de publicidad correspondientes, tal como lo ordena el Artículo 108 del Código Agrario. Este Edicto tendrá una vigencia de quince (15) días a partir de su última publicación.

Daída DAVID a los 31 días del mes de Enero de 1971.

FUNCIONARIO SUSTANCIADOR Encargado

SECRETARIA AD-HOC

GENEROSO A. OLMO

Ester Ma. Rodríguez De Saldaña

L 293348 (Única Publicación)

EDITORIA DE LA NACION