

CONVENIO PARA FACILITAR  
EL TRÁFICO MARÍTIMO  
INTERNACIONAL  
(FAL 1965)



PRÁCTICA 10  
LEGISLACIÓN MARÍTIMA

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL  
(FAL 1965)

1.- ANTECEDENTES

2.- OBJETIVOS

3.- ESTRUCTURA

4.- ENMIENDAS MÁS SIGNIFICATIVAS

## ÍNDICE

Práctica 10: Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL 1965)	
Antecedentes.....	4
Objetivos.....	5
Estructura.....	6
Enmiendas.....	8
Enmienda de 1969.....	8
Enmienda de 1973 .....	8
Enmienda de 1977 .....	8
Enmienda de 1986 .....	9
Enmienda de 1987 (FAL.1(17)).....	9
Resolución A.628(15).....	9
Enmienda de 1990 (FAL.2(19)).....	9
Enmienda de 1992 (FAL.3(21)).....	9
Enmienda de 1993 (FAL.4(22)).....	10
Enmienda de 1996 (FAL.5(24)).....	10
Enmienda de 1999 (FAL.6(27)).....	10
Enmienda de 2002 (FAL.7(29)).....	10
Enmienda de 2004 (FAL.8(31)).....	10
 Bibliografía.....	 11

## ANTECEDENTES

La mayoría de las reglas son esenciales, pero algunas veces llegan a considerarse no sólo innecesarias sino como una carga para las actividades que supuestamente controlan. Pocas actividades han sido objeto de más exceso de reglas que el transporte marítimo internacional.

Esto se debe en parte al carácter internacional del transporte marítimo: los países elaboraron documentación de aduanas, inmigración y otras normas independientemente unos de otros, de forma que un buque que visite varios países durante el transcurso de un viaje puede esperar que le presenten numerosos formularios para rellenar, pidiendo a menudo exactamente la misma información pero de forma ligeramente distinta.

A medida que el transporte marítimo y el comercio evolucionaron, lo hizo también el papeleo, hasta que llegada la década de 1950 ello se consideró no simplemente como un inconveniente sino como una verdadera amenaza.

El número real de documentos exigidos variaba de un puerto a otro, sin embargo, la información que se pedía era a menudo idéntica. De algunos de esos documentos se pedían cantidades de copias excesivas, y se añadían otros engorros como los de traducción al idioma del país, requisitos de visados consulares, variaciones de formato o de clase de papel y la necesidad de que los capitanes de los buques certificaran la autenticidad de la información presentada.

Un informe preparado por la industria naviera de la costa del Pacífico de los Estados Unidos, en colaboración con la School of World Business, San Francisco State College, California, con fecha 1 de abril de 1959 titulado "La marina mercante en un mar de papeles", comparó los documentos y procedimientos relacionados con el sector naviero internacional, con los del transporte aéreo internacional y dejó bien patente que mientras a las aeronaves se les exigían tres o cuatro documentos solamente, los puertos exigían frecuentemente a un solo buque no menos de 22, 32 y hasta 46 documentos distintos.

En 1962, la segunda Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.29(II) que recomendaba que la Organización se encargase del asunto. Se convocó a un Grupo de expertos que recomendó que se adoptara un convenio internacional para ayudar a la facilitación del tráfico marítimo internacional.

En octubre de 1963, la tercera Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.63 (III) por la que se aprobó el informe del Grupo de expertos y recomendó particularmente que se elaborara un convenio con el objeto de examinarlo a efectos de adopción en una conferencia que se celebraría bajo los auspicios de la OMI en la primavera de 1965 en Londres. La conferencia se celebró como estaba previsto y el 9 de abril se aprobó el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL), 1965, pero no entró en vigor internacionalmente hasta el 5 de marzo de 1967.

La Conferencia invitó a los gobiernos a que modificaran su legislación nacional, siempre que fuera posible, a estos efectos, de manera que redactó

normas internacionales que fueran fáciles de incorporar a las legislaciones nacionales. Este concepto flexible de normas y prácticas recomendadas, junto con las otras disposiciones, permite que se progrese hacia adopción de medidas uniformes en la facilitación del tráfico marítimo internacional.

La norma 2.1 del convenio respecto a las normas y prácticas recomendadas enumera los ocho documentos que las autoridades públicas pueden exigir a un buque y recomienda el máximo de datos y número de copias exigibles. La OMI ha elaborado seis de los ocho impresos normalizados que establece la norma y son éstos:

- la declaración general de la OMI;
- la declaración de la carga;
- la declaración de las provisiones de a bordo;
- la declaración de los efectos de la tripulación;
- la lista de la tripulación,
- la lista de pasajeros.

Los otros dos documentos que faltan son los que exigen el Convenio Postal Universal y el Reglamento Sanitario Internacional.

La declaración general, la declaración de la carga, la lista de la tripulación y la lista de pasajeros constituyen la información máxima necesaria. La declaración de las provisiones de a bordo y la declaración de los efectos de la tripulación incorporan las prescripciones de información mínima indispensable convenida.

## OBJETIVOS

- Facilitar el transporte marítimo mediante la simplificación y reducción al mínimo de los trámites, documentos y formalidades relacionados con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales.
- Uniformar y simplificar las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional reduciendo al mínimo las modificaciones que se estimen necesarias a satisfacer las exigencias de orden interno
- Estimular la cooperación entre los Gobiernos.

## ESTRUCTURA

El convenio consta de 16 Artículos, un Anexo, 6 Resoluciones aprobadas por la Conferencia, una Resolución aprobada por la Asamblea y 6 Apéndices:

### Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965

- Artículo I
- Artículo II
- Artículo III
- Artículo IV
- Artículo V
- Artículo VI
- Artículo VII
- Artículo VIII
- Artículo IX
- Artículo X
- Artículo XI
- Artículo XII
- Artículo XIII
- Artículo XIV
- Artículo XV
- Artículo XVI

### Anexo del FAL 1965:

#### *Capítulo 1: Definiciones y disposiciones generales*

- A: Definiciones
- B: Disposiciones generales
- C: Técnicas de tratamiento electrónico de datos

#### *Capítulo 2: Llegada, permanencia y salida de buques*

- A: Disposiciones generales
- B: Contenido y objeto de los documentos
- C: Documentos a la llegada
- D: Documentos a la salida
- E: Escalas consecutivas en dos o más puertos del mismo Estado
- F: Tramitación de documentos
- G: Errores en los documentos
- 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

#### *Capítulo 3: Llegada y salida de personas*

- A: Documentos y formalidades de llegada y salida
- B: Medidas para facilitar el despacho de la carga, de los pasajeros, la tripulación y los equipajes

C: Instalaciones especiales para el transporte marítimo de los pasajeros de edad avanzada y de los impedidos

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

E: Medidas especiales de facilitación para pasajeros en tránsito

F: Medidas de facilitación para buques dedicados a servicios científicos

G: Otras medidas de facilitación para los tripulantes extranjeros de los buques dedicados a viajes internacionales: permiso de tierra

*Capítulo 4: Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos*

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

*Capítulo 5: Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios*

*Capítulo 6: Disposiciones diversas*

A: Fianzas y otras formas de garantía

B: Servicios en los puertos

C: Ayuda de emergencia

D: Comisiones nacionales de facilitación

Resoluciones aprobadas por la Conferencia

Resolución 1: Necesidad de fomentar la aceptación y la adhesión al Convenio

Resolución 2: Aceptación de normas

Resolución 3: Creación de comisiones nacionales y regionales

Resolución 4: Constitución de un grupo especial de trabajo

Resolución 5: Futuro trabajo de facilitación

Resolución 6: Facilitación de los viajes internacionales y el turismo

Resoluciones aprobadas por la Asamblea

Resolución A.628(15): Aplicación del tratamiento automático de datos (TAD), de conformidad con lo dispuesto en el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada

Información complementaria sobre prescripciones relativas a facilitación

Apéndice 1: Impresos FAL de la OMI

Apéndice 2: Simplificación de las marcas de expedición

Apéndice 3: Código IMDG – Documentación para la expedición de mercancías peligrosas

Apéndice 4: Modelo de carta a la que se hace referencia en la Norma 3.3.1

Apéndice 5: Certificados y documentos que han de llevar los buques

Apéndice 6: Suplemento relativo al anexo del Convenio: Diferencias entre la práctica nacional de los Gobiernos Contratantes y las normas y las prácticas recomendadas del anexo notificadas a la OMI de conformidad con el artículo VIII del Convenio

## ENMIENDAS

### ❖ Enmiendas de 1969

Es una enmienda realizada al Anexo del Convenio con el fin de facilitar y establecer los buques destinados a los cruceros. Fue aprobada en 1969 y entró en vigor el 12 de agosto de 1971.

### ❖ Enmiendas de 1973

Es una enmienda realizada a todo el Convenio de Facilitación para introducir un nuevo procedimiento llamado “aceptación tácita”. Dicha enmienda fue aprobada en noviembre de 1973, sin embargo, la enmienda se regía por el procedimiento original de enmiendas y no entró definitivamente en vigor hasta el 2 de junio de 1984, lo cual, demostraba la imperiosa necesidad de la enmienda.

### ❖ Enmiendas de 1977

Es una enmienda realizada al Anexo del Convenio que fue aprobada en 1977 y entró en vigor el 31 de julio 1978. Esta enmienda lo que quería modificar eran las cuestiones relacionadas con los enfermos, lesionados, las personas en tránsito, los servicios científicos y las tareas de socorro.

❖ Enmiendas de 1986

Es una enmienda que fue aprobada el 7 de marzo de 1986 y entró en vigor el 1 de octubre de 1986. En dicha enmienda fue utilizado por primera vez el nuevo procedimiento de “aceptación tácita”. Esta enmienda estaba dirigida a permitir el empleo de las técnicas de *tratamiento automático de datos* (TAD) y de otros sistemas modernos de comunicaciones. Tales técnicas se comenzaron a aplicar el 1 de octubre de 1986 y las enmiendas también hicieron posible que el sector del transporte marítimo hiciera uso de otra innovación conocida como el *intercambio electrónico de datos* (IED), básicamente se trata de un medio de comunicación directa entre ordenadores.

❖ Enmiendas de 1987 (FAL.1(17))

Es una enmienda realizada a mejorar las recomendaciones, que fue aprobada el 17 de septiembre de 1987 y entró en vigor el 1 de enero de 1989. Según la enmienda varias prácticas recomendadas pasan a ser normas, como por ejemplo la norma 2.3.4, la cuál exige que las autoridades públicas acepten un manifiesto de la carga en vez de la declaración de la carga; la norma 2.6.1, que simplifica el contenido de la lista de la tripulación y la norma 5.4, que trata de la notificación a las autoridades portuarias de enfermedades a bordo y está destinada a garantizar que se proporcione el personal médico y equipo necesarios cuando el buque llegue al puerto.

❖ Resolución A.628(15)

Es una resolución, fue aprobada el 19 de mayo de 1987. Esta resolución fue aprobada por la Asamblea y establece el método de aplicación del tratamiento de datos (TAD), siempre en conformidad con lo establecido en el Convenio enmendado.

❖ Enmiendas de 1990 (FAL.2(19))

Es una enmienda realizada al Anexo que fue aprobada en mayo de 1990 y entró en vigor el 1 de septiembre de 1991. Estas enmiendas constituyen una revisión de diversas prácticas recomendadas y añaden otras relativas al tráfico de narcóticos y a los problemas de los minusválidos y los ancianos. Además estimulan el establecimiento de comités nacionales de facilitación, el problema de los polizones y la organización del tráfico marítimo.

❖ Enmiendas de 1992 (FAL.3(21))

Es una enmienda realizada al Anexo, que fue aprobada el 1 de mayo de 1992 y entró en vigor el 1 de septiembre de 1993. Las enmiendas añaden una nueva sección que se ocupa del tratamiento e intercambio electrónico de datos (TED/DE) y otros cambios relativos al envío de regalos personales y muestras comerciales, formalidades y tarifas consulares, presentación de información previa a la importación, despacho de equipo especializado y documentos falsificados. Otro grupo de enmiendas reestructuraron el Anexo del Convenio, a fin de armonizarlo con las correspondientes disposiciones del Convenio de la OACI.

❖ Enmiendas de 1993 (FAL.4(22))

Esta enmienda afecta al anexo del convenio, fue aprobada el 29 de abril de 1993 y entró en vigor el 1 de septiembre de 1994. Esta enmienda hacía referencia a los bultos no declarados en el manifiesto y al tratamiento de los polizones.

❖ Enmiendas de 1996 (FAL.5(24))

Es una enmienda realizada al Anexo, fue aprobada en el año 1996 y entró en vigor el 1 de mayo de 1997. Las enmiendas afectan a normas y prácticas recomendadas que figuran en el anexo, como son las cuestiones de las listas de pasajeros, el establecimiento de comités nacionales de facilitación del transporte marítimo, la elaboración de procedimientos, incluido el intercambio electrónico de datos (IED), para permitir la presentación de información por adelantado que haga posible el uso de técnicas de selectividad para facilitar el despacho de aduanas, y la declaración de los efectos personales de los pasajeros.

❖ Enmiendas de 1999 (FAL.6(27))

Es una enmienda realizada al Anexo, fue aprobada el 9 de septiembre de 1999 y entró en vigor el 1 de enero de 2001. Esta enmienda modifica las definiciones y las disposiciones de carácter general por un lado, la llegada, permanencia y salida de buques por otro, también se modifica el despacho de la carga, pasajeros, tripulación y equipaje, y por último la llegada, permanencia y salida de la carga.

❖ Enmiendas de 2002 (FAL.7(29))

Es una enmienda realizada al Anexo, fue aprobada en julio de 2002 y entró en vigor el 1 de mayo de 2003. Esta enmienda modifica básicamente dos cuestiones: la llegada, permanencia y salida de buques y el tratamiento de los polizones.

❖ Enmiendas de 2004 (FAL.8(31))

Es una enmienda realizada al Convenio de Facilitación que fue aprobada el 31 de julio de 2004 y se estima que entren en vigor el 1 de enero de 2007. El fin de dicha enmienda es la de modernizar el Convenio para reforzar la facilitación del tráfico marítimo internacional considerando el Convenio de Kyoto Revisado sobre la Simplificación de Procedimientos Aduaneros, y establecidos bajo los auspicios de la Organización Mundial de Aduanas.

## Bibliografía

- \* Convenio FAL 1965, Edición refundida de 1998, IMO.
- \* <http://www.imo.org>
- \* <http://www.directemar.cl>
- \* <http://www.lexureditorial.com>
- \* <http://www.uexternado.edu.co>
- \* La Armada de Chile