

M-464-C

1. The following is a list of recommendations for the construction of a new bridge across the river at the site of the old bridge.

2. The new bridge should be a concrete girder bridge with a total length of approximately 100 feet.

3. The new bridge should have a width of approximately 15 feet.

4. The new bridge should be constructed of concrete girders with a thickness of approximately 12 inches.

5. The new bridge should be located approximately 100 feet upstream from the old bridge.

6. The new bridge should be located approximately 100 feet downstream from the old bridge.

7. The new bridge should be located approximately 100 feet upstream from the old bridge.

8. The new bridge should be located approximately 100 feet downstream from the old bridge.

9. The new bridge should be located approximately 100 feet upstream from the old bridge.

10. The new bridge should be located approximately 100 feet downstream from the old bridge.

11. The new bridge should be located approximately 100 feet upstream from the old bridge.

12. The new bridge should be located approximately 100 feet downstream from the old bridge.

13. The new bridge should be located approximately 100 feet upstream from the old bridge.

14. The new bridge should be located approximately 100 feet downstream from the old bridge.

15. The new bridge should be located approximately 100 feet upstream from the old bridge.

16. The new bridge should be located approximately 100 feet downstream from the old bridge.

17. The new bridge should be located approximately 100 feet upstream from the old bridge.

18. The new bridge should be located approximately 100 feet downstream from the old bridge.

19. The new bridge should be located approximately 100 feet upstream from the old bridge.

20. The new bridge should be located approximately 100 feet downstream from the old bridge.

**FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON  
FACILITATION OF MARITIME TRAVEL AND TRANSPORT,  
1965**

1. A Conference was held in London from 24 March to 9 April 1965 upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, for the purpose of drawing up a Convention to facilitate international maritime traffic.

2. The Governments of the following fifty-seven States were represented at the Conference by delegations:

Algeria	Honduras	Poland
Argentina	Hungary	San Marino
Australia	India	Senegal
Belgium	Ireland	Spain
Brazil	Israel	Sweden
Bulgaria	Italy	Trinidad and Tobago
Cameroun	Ivory Coast	Tunisia
Canada	Japan	Ukrainian Soviet Socialist Republic
China (Republic of)	Korea	United Arab Republic
Colombia	Lebanon	Uruguay
Congo (Leopoldville)	Malagasy Republic	Union of Soviet Socialist Republics
Czechoslovakia	Malaysia	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Denmark	Mexico	United States of America
Dominican Republic	Monaco	Venezuela
Ecuador	Netherlands	Yugoslavia
Federal Republic of Germany	New Zealand	Zambia
Finland	Nicaragua	
France	Nigeria	
Ghana	Norway	
Greece	Panama	
	Philippines	

3. The Governments of the following States were represented at the Conference by Observers:

Ceylon	Sudan
Chile	Switzerland
Holy See	Syrian Arab Republic
Iraq	Thailand
Peru	Turkey
Rumania	

4. The following inter-governmental organizations were represented at the Conference by Observers:

United Nations
International Labour Office
World Health Organization
United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
International Civil Aviation Organization
Intergovernmental Oceanographic Commission
Customs Co-operation Council
International Office of Epizootics
Organization for Economic Co-operation and Development

5. The following non-governmental organizations appointed observers to the Conference:

International Chamber of Commerce
International Chamber of Shipping
International Confederation of Free Trade Unions

International Organization for Standardization  
International Shipping Federation  
International Union of Official Travel Organizations  
International Union of Marine Insurance

6. The Conference elected Mr. G. E. do Nascimento e Silva, Head of the delegation of Brazil, as President of the Conference.
  7. The Conference elected as Vice-Presidents Mr. Marian Fila (Poland), Mr. F. van IJsseldijk (Netherlands), Mr. S. M. A. Banister (United Kingdom), and Mr. D. E. Ogisi (Nigeria).

The Secretary-General of the Conference was Mr. Jean Roullier (Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), and the Executive Secretary of the Conference was Mr. Roger Grosclaude (Head of the Secretariat Section of External Relations and Legal Matters.)

8. For the purposes of its work the Conference set up the following committees:

### *General Committee*

**Chairman:** Mr R. W. Radford (United Kingdom)  
**Vice-Chairman:** Mr G. M. M. Duval (Malagasy Republic)

## *Credentials Committee*

**Chairman:** Mr. M. J. Wilson (Australia)

### *Drafting Committee*

Chairman: Dr. V. Seferna (Czechoslovakia)  
Vice-Chairman: Mr. A. Hofman (Netherlands)

## *Committee on Customs and Related Matters*

**Chairman:** Mr. R. V. McIntyre (United States of America)  
**Vice-Chairman:** Mr. C. Martelli (Italy)

## *Immigration Committee*

**Chairman:** Dr. A. J. Fonteijn (Netherlands)  
**Vice-Chairman:** Mr. T. Takehira (Japan)

## **Health Committee**

9. The Conference had before it and used as a basis for discussion a draft International Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, and its Annex, prepared by a Group of Experts and presented by the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. As a result of its deliberations, as recorded in the records and reports of the respective Committees and of the Plenary Sessions, the Conference established and opened for signature and acceptance a Convention on Facilitation of International Maritime Traffic. The Convention appears hereafter as Annex "A", and the Annex to the Convention as Annex "B", to this Final Act.

10. The Conference adopted the following Resolutions which are appended as Annex "C" to this Final Act, and relate to:

- (1) Encouragement of acceptances of and accessions to the Convention
  - (2) Acceptance of Standards
  - (3) The creation of national and regional committees

## (4) Establishment of an ad hoc Working Group

(5) Future work on facilitation

(6) Facilitation of International Travel and Tourism.

*In witness whereof* the Representatives have signed this Final Act.

*Done at London* this ninth day of April, One thousand nine hundred and sixty-five, in a single copy in the English, French, Russian and Spanish languages.

The original texts of this Final Act shall be deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization who shall send a certified copy of this instrument to each of the Governments invited to be represented at the Conference.

**ACTE FINAL DE LA  
CONFERENCE INTERNATIONALE VISANT A FACILITER  
LES VOYAGES ET LES TRANSPORTS MARITIMES, 1965**

1. Sur invitation de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, une conférence s'est réunie à Londres du 24 mars au 9 avril 1965 en vue d'établir une convention visant à faciliter le trafic maritime international.

2. Les Gouvernements des cinquante-sept Etats suivants étaient représentés par des délégations à la Conférence:

Algérie	Grèce	République
Argentine	Honduras	Dominicaine
Australie	Hongrie	République fédérale
Belgique	Inde	d'Allemagne
Brésil	Irlande	République malgache
Bulgarie	Israël	République socialiste
Cameroun	Italie	sovietique d'Ukraine
Canada	Japon	Royaume-Uni de
République de Chine	Liban	Grande-Bretagne et
Colombie	Malaysia	d'Irlande du Nord
Congo (Léopoldville)	Mexique	Saint-Marin
Corée	Monaco	Sénégal
Côte-d'Ivoire	Nicaragua	Suède
Danemark	Nigeria	Tchécoslovaquie
Equateur	Norvège	Trinité et Tobago
Espagne	Nouvelle-Zélande	Tunisie
Etats-Unis d'Amérique	Panama	Union des Républiques
Finlande	Pays-Bas	socialistes soviétiques
France	Philippines	Uruguay
Ghana	Pologne	Venezuela
	République arabe unie	Yougoslavie
		Zambie

3. Les Gouvernements des Etats suivants étaient représentés par des observateurs:

Ceylan	Saint-Siège
Chili	Soudan
Irak	Suisse
Pérou	Thaïlande
République arabe syrienne	Turquie
Roumanie	

4. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées par des observateurs:

Organisation des Nations Unies
Bureau international du Travail
Organisation mondiale de la santé
Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
Organisation de l'aviation civile internationale
Commission océanographique intergouvernementale
Conseil de coopération douanière
Office international des épizooties
Organisation de coopération et de développement économiques

5. Les organisations non gouvernementales suivantes avaient désigné des observateurs à la Conférence:

Chambre de commerce internationale

Chambre internationale de la marine marchande  
 Confédération internationale des syndicats libres  
 Organisation internationale de normalisation  
 Fédération internationale des armateurs  
 Union internationale des organismes officiels de tourisme  
 Union internationale d'assurances transports

6. M. G. E. do Nascimento e Silva, chef de la délégation du Brésil, a été élu président de la Conférence.

7. La Conférence a nommé vice-présidents M. Fila (Pologne), M. van IJsseldijk (Pays-Bas), M. S. M. A. Banister (Royaume-Uni) et M. D. E. Ogisi (Nigeria).

Le Secrétaire général de la Conférence était M. Jean Roullier (Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime), et le Secrétaire exécutif M. Roger Grosclaude (Chef du service des relations extérieures et des affaires juridiques du Secrétariat).

8. Pour l'exécution de ses travaux, la Conférence a constitué les commissions suivantes:

*Comité général*

Président: M. R. W. Radford (Royaume-Uni)  
 Vice-président: M. G. M. M. Duval (République malgache)

*Commission de vérification des pouvoirs*

Président: M. M. J. Wilson (Australie)

*Comité de rédaction*

Président: M. V. Seferna (Tchécoslovaquie)  
 Vice-président: M. A. Hofman (Pays-Bas)

*Commission chargée des questions de douane et des questions connexes*

Président: M. R. V. McIntyre (Etats-Unis d'Amérique)  
 Vice-président: M. C. Martelli (Italie)

*Commission chargée des questions d'immigration*

Président: M. A. J. Fonteijn (Pays-Bas)  
 Vice-président: M. T. Takehira (Japon)

*Commission chargée des questions de santé*

Président: M. Lembrez (France)  
 Vice-président: M. G. Harine (Union des Républiques socialistes soviétiques)

9. La Conférence était saisie d'un projet de Convention visant à faciliter le trafic maritime international et de son Annexe, préparés par un Groupe d'experts et présentés par le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime; elle a pris ces documents comme base de ses discussions. A la suite de ses délibérations, qui sont reproduites dans les comptes rendus et rapports des diverses Commissions, ainsi que dans les comptes rendus des séances plénières, la Conférence a élaboré et ouvert à la signature et à l'approbation une Convention visant à faciliter le trafic maritime international. La Convention figure dans l'Annexe A du présent Acte final. L'Annexe à la Convention est reproduite dans l'Annexe B.

10. La Conférence a adopté des résolutions qui figurent à l'Annexe C du présent Acte final et qui traitent des questions suivantes:

1. Nécessité d'encourager les Etats à approuver la Convention ou à y adhérer
2. Acceptation des normes
3. Création de commissions nationales et régionales
4. Constitution d'un groupe de travail ad hoc
5. Travaux futurs sur les mesures diverses d'assouplissement
6. Assouplissement des formalités pour le tourisme et les voyages internationaux.

*En foi de quoi*, les représentants ont apposé leur signature au bas du présent Acte final.

*Fait à Londres ce neuf avril mil neuf cent soixante-cinq, en un seul exemplaire, dans les langues anglaise, espagnole, française et russe.*

Les textes originaux du présent Acte final seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, qui adressera des copies certifiées conformes du présent instrument à chacun des gouvernements invités à se faire représenter à la Conférence.

Текст на русском языке составлен Организацией  
и откорректирован делегацией СССР

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕН-  
ЦИИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ МОРСКИХ ПАССАЖИРСКИХ  
И ГРУЗОВЫХ СООБЩЕНИЙ 1965 ГОДА**

1. По приглашению Межправительственной Морской Консультативной Организации с 24 марта по 9 апреля 1965 г. в Лондоне состоялась Конференция с целью составления Конвенции по облегчению международного морского судоходства.

2. Делегациями на Конференции были представлены правительства следующих пятидесяти семи государств:

Австралии	Монако
Алжира	Нигерии
Аргентины	Нидерландов
Бельгии	Никарагуа
Берега Слоновой Кости	Новой Зеландии
Болгарии	Норвегии
Бразилии	Объединенной Арабской Республики
Венгрии	Пакистана
Венесуэлы	Панамы
Ганы	Польши
Гондураса	Сан-Марино
Греции	Сенегала
Дании	Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии
Доминиканской Республики	Соединенных Штатов Америки
Замбии	Союза Советских Социалистических Республик
Израиля	Тринидада и Тобаго
Индии	Туниса
Ирландии	Украинской Советской Социалистической Республики
Испании	Федеративной Республики Германии
Италии	Филиппин
Камеруна	Финляндии
Канады	Франции
Китайской Республики*	Чехословакии
Колумбии	Швеции
Конго (Леопольдville)	Эквадора
Кореи	Югославии
Ливана	Японии
Малазии	
Мальтийской Республики	
Мексики	

3. Наблюдателями на Конференции были представлены правительства следующих государств:

Ватикана	Судана
Ирака	Таиланда
Перу	Турции
Румынии	Цейлона
Сирийской Арабской Республики	Чили
	Швейцарии

4. Следующие межправительственные организации были представлены на Конференции наблюдателями:

Организация Объединенных Наций  
Международная Организация Труда  
Всемирная Организация Здравоохранения

\* Чанкайши

Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры  
 Международная Организация Гражданской Авиации  
 Межправительственная Океанографическая Комиссия  
 Европейский Таможенный Совет  
 Международное Бюро по Эпизоотии  
 Организация по Экономическому Сотрудничеству и Развитию.

5. Следующие неправительственные организации назначили на Конференцию наблюдателей:

Международная Торговая Палата  
 Международная Палата Судоходства  
 Международная Конфедерация Свободных Профессиональных Союзов  
 Международная Организация по Стандартизации  
 Международная Федерация Судовладельцев  
 Международный Союз Официальных Туристских Организаций  
 Международный Союз Морского Страхования

6. Конференция избрала г-на Г. Е. до Насименту и Сильва, главу делегации Бразилии, Председателем Конференции.

7. Конференция избрала Вице-председателями г-на Мариана Филу (Польша), г-на Ф. ван Йисельдийка (Нидерланды), г-на С. М. А. Банистера (Соединенное Королевство) и г-на Д. Е. Огиси (Нигерия).

Генеральным Секретарем Конференции был г-н Жан Рулье (Генеральный Секретарь Межправительственной Морской Консультативной Организации), а Исполнительным Секретарем Конференции – г-н Роже Греклод (Заведующий Отделом по внешним сношениям и юридическим вопросам Секретариата).

8. Для своей работы Конференция учредила следующие Комитеты:

*Генеральный Комитет*

Председатель – г-н Р. В. Рэдфорд (Соединенное Королевство)  
 Вице-Председатель – г-н Г. М. М. Дювалль (Мальгашская Республика)

*Комитет по проверке полномочий*

Председатель – г-н М. Дж. Вильсон (Австралия)

*Редакционный Комитет*

Председатель – д-р В. Шеферна (Чехословакия)  
 Вице-Председатель – г-н А. Гофман (Нидерланды)

*Комитет по таможенным и смежным вопросам*

Председатель – г-н Р. В. Макинтайр (Соединенные Штаты Америки)

Вице-Председатель – г-н К. Мартелли (Италия)

*Комитет по иммиграционным вопросам*

Председатель – г-н А. Дж. Фонтеин (Нидерланды)

Вице-Председатель – г-н Т. Такехира (Япония)

*Комитет по здравоохранению*

Председатель – Д-р Ламбрез (Франция)

Вице-Председатель – Капитан Г. Харин (Союз Советских Социалистических Республик)

9. В качестве основы для обсуждения Конференция использовала проект Международной Конвенции по облегчению международного морского судоходства и Приложения к ней, подготовленный группой экспертов и представленный Генеральным Секретарем Межправительственной Морской Консультативной Организации. В результате обсуждений, изложенных в протоколах и докладах соответствующих Комитетов и пленарных заседаний, Конференция выработала и открыла для подписания и принятия Конвенцию по облегчению международного морского судоходства. Текст Конвенциидается в Приложении «А», а Приложение к Конвенции – в Приложении «В» к настоящему Заключительному Акту.

10. Конференция приняла следующие резолюции, данные в Приложении «С» к настоящему Заключительному Акту и касающиеся:

- 1) Поощрения принятия и присоединения к Конвенции
- 2) Принятия стандартов
- 3) Создания национальных и региональных комитетов
- 4) Учреждения специальной рабочей группы
- 5) Будущей работы по облегчению
- 6) Облегчения международных путешествий и туризма

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО, представители подписали настоящий Заключительный Акт.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ девятого апреля одна тысяча девятьсот шестьдесят пятого года в одном экземпляре на английском, французском, русском и испанском языках.

Подлинные тексты настоящего Заключительного Акта будут сданы на хранение Генеральному Секретарю Межправительственной Морской Консультативной Организации, который вышлет заверенную копию этого документа каждому правительству, приглашенному на Конференцию.

**ACTA FINAL DE LA  
CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACION  
DE VIAJES Y TRANSPORTES MARITIMOS, 1965**

1. A invitación de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental se celebró una Conferencia en Londres del 24 de marzo al 9 de abril de 1965 con el propósito de redactar un convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional.

2. Los Gobiernos de los siguientes cincuenta y siete Estados estuvieron representados en la Conferencia por delegaciones:

Argelia	Grecia	Reino Unido de
Argentina	Honduras	Gran Bretaña e
Australia	Hungría	Irlanda del Norte
Bélgica	India	República Árabe Unida
Brasil	Irlanda	República Dominicana
Bulgaria	Israel	República Federal
Camerún	Italia	Alemana
Canada	Japón	San Marino
Colombia	Korea	Senegal
Congo (Leopoldville)	Líbano	Suecia
Costa de Marfil	Madagascar	Trinidad y Tobago
Checoslovaquia	(República de)	Tunisia
China (República de)	Malasia	Unión de Repúblicas
Dinamarca	Méjico	Socialistas Soviéticas
Ecuador	Mónaco	Unión de Repúblicas
España	Nicaragua	Socialistas Ucranianas
Estados Unidos de América	Nigeria	Uruguay
Filipinas	Noruega	Venezuela
Finlandia	Nueva Zelanda	Yugoslavia
Francia	Panamá	Zambia
Ghana	Países Bajos	
	Polonia	

3. Los Gobiernos de los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por observadores:

Ceilán	Rumania
Chile	Santa Sede
Irak	Suiza
Perú	Tailandia
República Árabe de Siria	Turquía

4. Las siguientes Organizaciones intergubernamentales estuvieron representadas en la Conferencia por observadores:

Naciones Unidas
Organización Internacional del Trabajo
Organización Mundial de la Salud
Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
Organización de Aviación Civil Internacional
Comisión Oceanográfica Intergubernamental
Consejo de Cooperación Aduanera
Oficina Internacional de Epizootias
Organización de Cooperación y Desarrollo Económico

5. Las siguientes Organizaciones no-gubernamentales nombraron observadores a la Conferencia:

Cámara Internacional de Comercio
Cámara Internacional de Navegación

Confederación Internacional de Sindicatos Libres  
 Organización Internacional de Normalización  
 Federación Internacional de Navegación  
 Unión Internacional de Organizaciones oficiales de Turismo  
 Unión Internacional de Seguros Marítimos

6. La Conferencia eligió al Sr. G. E. do Nascimento e Silva, Jefe de la Delegación del Brasil, Presidente de la Conferencia.

7. La Conferencia eligió Vice-Presidentes al Sr. Marian Fila (Polonia), al Sr. F. van IJsseldijk (Países Bajos), al Sr. S. M. A. Banister (Reino Unido) y al Sr. D. E. Ogisi (Nigeria).

El Secretario General de la Conferencia fué el Sr. Jean Roullier (Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental), y el Secretario Ejecutivo de la Conferencia fué el Sr. Roger Grosclaude (Jefe de la Sección de Relaciones y Cuestiones Legales de la Secretaría).

8. Para los fines de sus tareas la Conferencia constituyó las siguientes comisiones:

*Comisión General*

Presidente: Sr. R. W. Radford (Reino Unido)  
 Vice-Presidente: Sr. G. M. M. Duval (República de Madagascar)

*Comisión de Credenciales*

Presidente: Sr. M. J. Wilson (Australia)

*Comisión de Redacción*

Presidente: Dr. V. Seferna (Checoslovaquia)  
 Vice-Presidente: Sr. A. Hofman (Países Bajos)

*Comisión de Aduanas y Cuestiones afines*

Presidente: Sr. R. V. McIntyre (Estados Unidos de América)  
 Vice-Presidente: Sr. C. Martelli (Italia)

*Comisión de Inmigración*

Presidente: Dr. A. J. Fonteijn (Nyeva Zelandia)  
 Vice-Presidente: Sr. T. Takehira (Japón)

*Comisión de la Salud*

Presidente: Dr. Lembrez (Francia)  
 Vice-Presidente: Capitán G. Harin  
 (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas)

9. Las bases de discusión de la Conferencia fueron el proyecto de Convenio Internacional para facilitar el tráfico marítimo internacional, y su Anexo, preparado por un Grupo de Expertos y presentado por el Secretario General de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental. Como resultado de sus deliberaciones, consignadas en las reseñas e informes de las comisiones respectivas y las sesiones plenarias, la Conferencia preparó y abrió para su firma y aceptación el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional. El Convenio figura en el Anexo "A", y el Anexo al Convenio en el Anexo "B", de esta Acta final.

10. La Conferencia adoptó las siguientes resoluciones que figuran en el Anexo "C" a esta Acta final, y se refieren a:

- 1) Necesidad de fomentar las adhesiones al Convenio
- 2) Incorporación de las normas en la legislación nacional
- 3) Creación de comisiones nacionales y regionales para facilitar las formalidades

- 4) Constitución de un grupo especial de trabajo
- 5) Trabajo futuro sobre facilitación
- 6) Facilitación de Viajes Turismo Internacional

*En fe de lo cual*, los Representantes han firmado la presente Acta final.

*Hecho en Londres*, el nueve de abril de mil novecientos sesenta y cinco, en un solo ejemplar, en los idiomas inglés, francés, ruso y español.

Los textos originales de la presente Acta final serán depositados cerca del Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Inter-gubernamental, quien enviará una copia certificada de este instrumento a cada uno de los Gobiernos invitados a ser representados en la Conferencia.

President  
Président  
Председатель  
Presidente

GERALDO EULALIO do NASCIMENTO e SILVA

Secretary-General of the  
Inter-Governmental Maritime  
Consultative Organization

Secrétaire général de l'Organisation  
intergouvernementale consultative de  
la navigation maritime

Генеральный Секретарь  
Межправительственной Морской  
Консультативной Организации

Secretario General de la Organización  
Consultiva Marítima Intergubernamental

J. ROULLIER

Executive Secretary of the Conference  
Secrétaire exécutif de la Conférence  
Исполнительный Секретарь Конференции  
Secretario Ejecutivo de la Conferencia

R. GROSCLAUDE

For the Government of the Democratic and Popular  
Republic of Algeria  
Pour le Gouvernement de la République algérienne  
демократique et populaire  
От имени Правительства Алжирской Народно-Демократической  
Республики  
Por el Gobierno de la República Argelina Democrática

For the Government of the Argentine Republic  
Pour le Gouvernement de la République Argentine  
От имени Правительства Аргентинской Республики  
Por el Gobierno de la República Argentina

H. MARCO

For the Government of the Commonwealth of Australia  
Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie  
От имени Правительства Австралийского Союза  
Por el Gobierno del Commonwealth de Australia

R. W. WHITELAW

For the Government of the Kingdom of Belgium  
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique  
От имени Правительства Королевства Бельгии  
Por el Gobierno del Reino de Bélgica

J. de THIER

For the Government of the United States of Brazil  
Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil  
От имени Правительства Соединенных Штатов Бразилии  
Por el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil

GERALDO EULALIO do NASCIMENTO e SILVA  
RUY de MIRANDA e SILVA

For the Government of the People's Republic of Bulgaria  
Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie  
От имени Правительства Народной Республики Болгарии  
Por el Gobierno de la República Popular de Bulgaria

B. CHRISTOV

For the Government of the Federal Republic of Cameroun  
Pour le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun  
От имени Правительства Федеративной Республики Камерун  
Por el Gobierno de la República Federal del Camerún

J. M. HAPPY-TCHANKOU

For the Government of Canada  
Pour le Gouvernement du Canada  
От имени Правительства Канады  
Por el Gobierno del Canadá

J. M. COTE  
GEORGE G. LEASK

For the Government of the Republic of China  
Pour le Gouvernement de la République de Chine  
От имени Правительства Китайской Республики  
Por el Gobierno de la República de China

TSING-CHANG LIU

For the Government of the Republic of Colombia  
Pour le Gouvernement de la République de Colombie  
От имени Правительства Республики Колумбии  
Por el Gobierno de la República de Colombia

A. G. PORTO-HERRERA  
J. FONSECA

For the Government of the Democratic Republic  
of the Congo (Leopoldville)  
Pour le Gouvernement de la République démocratique  
du Congo (Léopoldville)  
От имени Правительства Демократической Республики Конго  
(ЛеопольдVILLE)  
Por el Gobierno de la República Democrática  
del Congo (Leopoldville)

B. BICOTIER

For the Government of the Czechoslovak Socialist Republic  
Pour le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque  
От имени Правительства Чехословацкой  
Социалистической Республики  
Por el Gobierno de la República socialista checoslovaca

V. SEFERNA  
M. KIRINOVIC

For the Government of the Kingdom of Denmark  
Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark  
От имени Правительства Королевства Дании  
Por el Gobierno del Reino de Dinamarca

SVEN LUNDDAHL

For the Government of the Dominican Republic  
Pour le Gouvernement de la République Dominicaine  
От имени Правительства Доминиканской Республики  
Por el Gobierno de la República Dominicana

A. A. ESPAILLAT

For the Government of the Republic of Ecuador  
Pour le Gouvernement de la République de l'Equateur  
От имени Правительства Республики Эквадор  
Por el Gobierno de la República del Ecuador

J. Z. MENENDEZ

For the Government of the Federal Republic of Germany  
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne  
От имени Правительства Федеративной Республики  
Германии  
Por el Gobierno de la República Federal de Alemania

KARL SCHUBERT

For the Government of the Republic of Finland  
Pour le Gouvernement de la République de Finlande  
От имени Правительства Финской Республики  
Por el Gobierno de la Republica de Finlandia

H. ANDERSSON

For the Government of the French Republic  
Pour le Gouvernement de la République française  
От имени Правительства Французской Республики  
Por el Gobierno de la República Francesa

JEAN MORIN  
LOUIS AUDIGOU  
J. P. DARAM

For the Government of the Republic of Ghana  
Pour le Gouvernement de la République du Ghana  
От имени Правительства Республики Гана  
Por el Gobierno de la República de Ghana

Y. K. QUARTEY

For the Government of the Kingdom of Greece  
Pour le Gouvernement du Royaume de Grèce  
От имени Правительства Королевства Греции  
Por el Gobierno del Reino de Grecia

TH. SOPHOU LIS

For the Government of the Republic of Honduras  
Pour le Gouvernement de la République du Honduras  
От имени Правительства Республики Гондурас  
Por el Gobierno de la República de Honduras

For the Government of the Hungarian People's Republic  
Pour le Gouvernement de la République populaire hongroise  
От имени Правительства Венгерской Народной Республики  
Por el Gobierno de la República Popular Húngara

J. INCZE

For the Government of the Republic of India  
Pour le Gouvernement de la République de l'Inde  
От имени Правительства Республики Индии  
Por el Gobierno de la República de la India

M. V. PAI

For the Government of Ireland  
Pour le Gouvernement de l'Irlande  
От имени Правительства Ирландской Республики  
Por el Gobierno de Irlanda

For the Government of the State of Israel  
Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël  
От имени Правительства Государства Израиль  
Por el Gobierno del Estado de Israël

CAPT. I. AUERBACH  
I. J. MINTZ

For the Government of the Italian Republic  
Pour le Gouvernement de la République italienne  
От имени Правительства Итальянской Республики  
Por el Gobierno de la República Italiana

FERNANDO GHIGLIA

For the Government of the Republic of the Ivory Coast  
Pour le Gouvernement de la République de Côte-d'Ivoire  
От имени Правительства Республики Берега Слоновой Кости  
Por el Gobierno de la República de la Costa de Marfil

J. M. BESSETEAUX

For the Government of Japan  
Pour le Gouvernement du Japon  
От имени Правительства Японии  
Por el Gobierno del Japón

K. YOSHIDA

For the Government of the Republic of Korea  
Pour le Gouvernement de la République de Corée  
От имени Правительства Корейской Республики  
Por el Gobierno de la República de Corea

H. K. LEE

For the Government of the Lebanese Republic  
Pour le Gouvernement de la République libanaise  
От имени Правительства Ливанской Республики  
Por el Gobierno de la República Libanesa

ELIE J. BOUSTANY

For the Government of the Malagasy Republic  
Pour le Gouvernement de la République malgache  
От имени Правительства Малагашской Республики  
Por el Gobierno de la República Malgache

A. BOTRALAHY  
H. RASOLONDRRAIBE

For the Government of Malaysia  
Pour le Gouvernement de Malaysia  
От имени Правительства Малайзии  
Por el Gobierno de Malasia

RAJA AZAM bin RAJA KAMARALZAMAN

For the Government of the United Mexican States  
Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique  
От имени Правительства Соединенных Штатов Мексики  
Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos

H. CARDENAS-RODRIGUEZ

For the Government of the Principality of Monaco  
Pour le Gouvernement de la Principauté de Monaco  
От имени Правительства Приципальтива Монако  
Por el Gobierno del Principado de Mónaco

ANDRE PASSERON

For the Government of the Kingdom of the Netherlands  
Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas  
От имени Правительства Нидерландского Королевства  
Por el Gobierno del Reino de los Paises Bajos

F. van IJSSELDIJK

For the Government of New Zealand  
Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande  
От имени Правительства Новой Зеландии  
Por el Gobierno de Nueva Zelandia

J. F. BYERS

For the Government of the Republic of Nicaragua  
Pour le Gouvernement de la République du Nicaragua  
От имени Правительства Республики Никарагуа  
Por el Gobierno de la República de Nicaragua

JOSE SANDINO

For the Government of the Federal Republic of Nigeria  
Pour le Gouvernement de la République fédérale de Nigeria  
От имени Правительства Федеративной Республики Нигерии  
Por el Gobierno de la República Federal de Nigeria

D. E. OGISI

For the Government of the Kingdom of Norway  
Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège  
От имени Правительства Норвежского Королевства  
Por el Gobierno del Reino de Noruega

SVERRE HOLT

For the Government of the Republic of Panama  
Pour le Gouvernement de la République du Panama  
От имени Правительства Республики Панама  
Por el Gobierno de la República de Panamá

For the Government of the Republic of Peru  
Pour le Gouvernement de la République du Pérou  
От имени Правительства Республики Перу  
Por el Gobierno de la República del Perú

For the Government of the Republic of the Philippines  
Pour le Gouvernement de la République des Philippines  
От имени Правительства Филиппинской Республики  
Por el Gobierno de la República de Filipinas

M. P. LICHAUZO

For the Government of the Polish People's Republic  
Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne  
От имени Правительства Польской Народной Республики  
Por el Gobierno de la República Popular Polaca

M. FILA

For the Government of the Republic of San Marino  
Pour le Gouvernement de la République de Saint-Marin  
От имени Республики Сан Марино  
Por el Gobierno de la República de San Marino

For the Government of the Republic of Senegal  
Pour le Gouvernement de la République du Sénégal  
От имени Правительства Республики Сенегал  
Por el Gobierno de la República del Senegal

For the Government of the Spanish State  
Pour le Gouvernement de l'Etat espagnol  
От имени Правительства Испанского Государства  
Por el Gobierno del Estado Español

MARQUIS de SANTA CRUZ

For the Government of the Kingdom of Sweden  
Pour le Gouvernement du Royaume de Suède  
От имени Правительства Королевства Швеции  
Por el Gobierno del Reino de Suecia

G. LINDENCRONA

For the Government of Trinidad and Tobago  
Pour le Gouvernement de la Trinité et Tobago  
От имени Правительства Тринидада и Тобаго  
Por el Gobierno de Trinidad y Tobago

E. H. MURRAY

For the Government of the Republic of Tunisia  
Pour le Gouvernement de la République tunisienne  
От имени Правительства Республики Тунис  
Por el Gobierno de la República de Túnez

For the Government of the United Arab Republic  
Pour le Gouvernement de la République arabe unie  
От имени Правительства Объединенной Арабской Республики  
Por el Gobierno de la República Arábe Unida

MUSTAPHA EL-HEFNAOUI

For the Government of the United Kingdom of  
Great Britain and Northern Ireland  
Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de  
Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
От имени Правительства Соединенного Королевства  
Великобритании и Северной Ирландии  
Por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña  
e Irlanda del Norte

A. W. WOOD

For the Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic  
Pour le Gouvernement de la République socialiste  
sovietique d'Ukraine  
От имени Правительства Украинской Советской  
Социалистической Республики  
Por el Gobierno de la República Socialista Soviética  
de Ucrania

LARISA A. KOROTKOVA

For the Government of the Union of Soviet  
Socialist Republics  
Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques  
socialistes soviétiques  
От имени Правительства Союза Советских Социалистических  
Республик  
Por el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas  
Soviéticas

A. A. SOLDATOV

For the Government of the United States of America  
Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique  
От имени Правительства Соединенных Штатов Америки  
Por el Gobierno de los Estados Unidos de América

ROBERT V. McINTYRE  
CARROLL PERRY, JR.

For the Government of the Eastern Republic of Uruguay  
Pour le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay  
От имени Правительства Восточной Республики Уругвай  
Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay

For the Government of the Republic of Venezuela  
Pour le Gouvernement de la République du Venezuela  
От имени Правительства Республики Венесуэла  
Por el Gobierno de la República de Venezuela

For the Government of the Socialist Federal Republic  
of Yugoslavia  
Pour le Gouvernement de la République fédérative  
socialiste de Yougoslavie  
От имени Правительства Социалистической Федеративной  
Республики Югославии  
Por el Gobierno de la República Federativa Socialista  
de Yugoslavia

A. BLAZEVIĆ  
M. VIVOD

For the Government of the Republic of Zambia  
Pour le Gouvernement de la République de Zambie  
От имени Правительства Республики Замбия  
Por el Gobierno de la República de Zambia

JOSEPH MWANAKATWE

## ANNEX A

**CONVENTION ON FACILITATION OF  
INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC****The Contracting Governments:**

Desiring to facilitate maritime traffic by simplifying and reducing to a minimum the formalities, documentary requirements and procedures on the arrival, stay and departure of ships engaged in international voyages;

Have agreed as follows:

**Article I**

The Contracting Governments undertake to adopt, in accordance with the provisions of the present Convention and its Annex, all appropriate measures to facilitate and expedite international maritime traffic and to prevent unnecessary delays to ships and to persons and property on board.

**Article II**

- (1) The Contracting Governments undertake to co-operate, in accordance with the provisions of the present Convention, in the formulation and application of measures for the facilitation of the arrival, stay and departure of ships. Such measures shall be, to the fullest extent practicable, not less favourable than measures applied in respect of other means of international transport; however, these measures may differ according to particular requirements.
- (2) The measures for the facilitation of international maritime traffic provided for under the present Convention and its Annex apply equally to the ships of coastal and non-coastal States the Governments of which are Parties to the present Convention.
- (3) The provisions of the present Convention do not apply to warships or pleasure yachts.

**Article III**

The Contracting Governments undertake to co-operate in securing the highest practicable degree of uniformity in formalities, documentary requirements and procedures in all matters in which such uniformity will facilitate and improve international maritime traffic and keep to a minimum any alterations in formalities, documentary requirements and procedures necessary to meet special requirements of a domestic nature.

**Article IV**

With a view to achieving the ends set forth in the preceding Articles of the present Convention, the Contracting Governments undertake to co-operate with each other or through the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter called the "Organization") in matters relating to formalities, documentary requirements and procedures, as well as their application to international maritime traffic.

**Article V**

- (1) Nothing in the present Convention or its Annex shall be interpreted as preventing the application of any wider facilities which a Contracting Government grants or may grant in future in respect of international maritime traffic under its national laws or the provisions of any other international agreement.
- (2) Nothing in the present Convention or its Annex shall be interpreted as precluding a Contracting Government from applying temporary measures considered by that Government to be necessary to preserve public morality, order and security or to prevent the introduction or spread of diseases or pests affecting public health, animals or plants.
- (3) All matters that are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

**Article VI**

For the purposes of the present Convention and its Annex:

- (a) "Standards" are those measures the uniform application of which by Contracting Governments in accordance with the Convention is necessary and practicable in order to facilitate international maritime traffic;
- (b) "Recommended Practices" are those measures the application of which by Contracting Governments is desirable in order to facilitate international maritime traffic.

**Article VII**

- (1) The Annex to the present Convention may be amended by the Contracting Governments, either at the proposal of one of them or by a conference convened for that purpose.
- (2) Any Contracting Government may propose an amendment to the Annex by forwarding a draft amendment to the Secretary-General of the Organization (hereinafter called the "Secretary-General"):
- (a) Upon the express request of a Contracting Government, the Secretary-General shall communicate any such proposal directly to all Contracting Governments for their consideration and acceptance. If he receives no such express request, the Secretary-General may proceed to such consultations as he deems advisable before communicating the proposal to the Contracting Governments;
  - (b) Each Contracting Government shall notify the Secretary-General within one year from the receipt of any such communication whether or not it accepts the proposal;
  - (c) Any such notification shall be made in writing to the Secretary-General who shall inform all Contracting Governments of its receipt;
  - (d) Any amendment to the Annex under this paragraph shall enter into force six months after the date on which the amendment is accepted by a majority of the Contracting Governments;

- (e) The Secretary-General shall inform all Contracting Governments of any amendment which enters into force under this paragraph, together with the date on which such amendment shall enter into force.
- (3) A conference of the Contracting Governments to consider amendments to the Annex shall be convened by the Secretary-General upon the request of at least one-third of these Governments. Every amendment adopted by such conference by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting shall enter into force six months after the date on which the Secretary-General notifies the Contracting Governments of the amendment adopted.

- (4) The Secretary-General shall notify promptly all signatory Governments of the adoption and entry into force of any amendment under this Article.

#### Article VIII

- (1) Any Contracting Government that finds it impracticable to comply with any Standard by bringing its own formalities, documentary requirements or procedures into full accord with it or which deems it necessary for special reasons to adopt formalities, documentary requirements or procedures differing from that Standard, shall so inform the Secretary-General and notify him of the differences between its own practice and such Standard. Such notification shall be made as soon as possible after entry into force of the present Convention for the Government concerned, or after the adoption of such differing formalities, documentary requirements or procedures.
- (2) Notification by a Contracting Government of any such difference in the case of an amendment to a Standard or of a newly adopted Standard shall be made to the Secretary-General as soon as possible after the entry into force of such amended or newly adopted Standard, or after the adoption of such differing formalities, documentary requirements or procedures and may include an indication of the action proposed to bring the formalities, documentary requirements or procedures into full accord with the amended or newly adopted Standard.
- (3) Contracting Governments are urged to bring their formalities, documentary requirements and procedures into accord with the Recommended Practices insofar as practicable. As soon as any Contracting Government brings its own formalities, documentary requirements and procedures into accord with any Recommended Practice, it shall notify the Secretary-General thereof.
- (4) The Secretary-General shall inform the Contracting Governments of any notification made to him in accordance with the preceding paragraphs of this Article.

#### Article IX

The Secretary-General shall convene a conference of the Contracting Governments for revision or amendment of the present Convention at the request of not less than one-third of the Contracting Governments. Any revision or amendments shall be adopted by a two-thirds majority vote of the Conference and then certified and communicated by the Secretary-General to all Contracting Governments for their acceptance. One year after the acceptance of the revision or amendments by two-thirds of the Contracting Governments, each revision or amendment shall enter into force for all Contracting Governments except those which, before its entry into force, make a declaration that they do not accept the revision.

or amendment. The Conference may by a two-thirds majority vote determine at the time of its adoption that a revision or amendment is of such a nature that any Contracting Government which has made such a declaration and which does not accept the revision or amendment within a period of one year after the revision or amendment enters into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a party to the Convention.

#### Article X

- (1) The present Convention shall remain open for signature for six months from this day's date and shall thereafter remain open for accession.
- (2) The Governments of States Members of the United Nations, or of any of the specialized agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the present Convention by:
  - (a) signature without reservation as to acceptance;
  - (b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance; or
  - (c) accession.

Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

- (3) The Government of any State not entitled to become a Party under paragraph 2 of this Article may apply through the Secretary-General to become a party and shall be admitted as a Party in accordance with paragraph 2, provided that its application has been approved by two-thirds of the Members of the Organization other than Associate Members.

#### Article XI

The present Convention shall enter into force sixty days after the date upon which the Governments of at least ten States have either signed it without reservation as to acceptance or have deposited instruments of acceptance or accession. It shall enter into force for a Government which subsequently accepts it or accedes to it sixty days after the deposit of the instrument of acceptance or accession.

#### Article XII

Three years after entry into force of the present Convention with respect to a Contracting Government, such Government may denounce it by notification in writing addressed to the Secretary-General who shall notify all Contracting Governments of the content and date of receipt of any such notification. Such denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Secretary-General.

#### Article XIII

- (1) (a) The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory in an endeavour to extend the present Convention to that territory, and may at

any time by notification in writing given to the Secretary-General declare that the Convention shall extend to such territory.

- (b) The present Convention shall from the date of the receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification extend to the territory named therein.
- (c) The provisions of Article VIII of the present Convention shall apply to any territory to which the Convention is extended in accordance with the present Article; for this purpose, the expression "its own formalities, documentary requirements or procedures" shall include those in force in that territory.
- (d) The present Convention shall cease to extend to any territory one year after the receipt by the Secretary-General of a notification to this effect, or on such later date as may be specified therein.

(2) The Secretary-General shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territory under paragraph 1 of this Article, stating in each case the date from which the Convention has been so extended.

#### **Article XIV**

The Secretary-General shall inform all signatory Governments, all Contracting Governments and all Members of the Organization of:

- (a) the signatures affixed to the present Convention and the dates thereof;
- (b) the deposit of instruments of acceptance and accession together with the dates of their deposit;
- (c) the date on which the Convention enters into force in accordance with Article XI;
- (d) any notification received in accordance with Articles XII and XIII and the date thereof;
- (e) the convening of any conference under Articles VII or IX.

#### **Article XV**

The present Convention and its Annex shall be deposited with the Secretary-General who shall transmit certified copies thereof to signatory Governments and to acceding Governments. As soon as the present Convention enters into force, it shall be registered by the Secretary-General in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### **Article XVI**

The present Convention and its Annex shall be established in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited with the signed originals.

**IN WITNESS WHEREOF** the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE at London this ninth day of April 1965.

## ANNEXE A

**CONVENTION VISANT A FACILITER  
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL**

Les Gouvernements contractants,

désireux de faciliter le trafic maritime en simplifiant et en réduisant au minimum les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux,

sont convenus des dispositions suivantes:

**Article premier**

Conformément aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe, les Gouvernements contractants s'engagent à adopter toutes mesures appropriées tendant à faciliter et à accélérer le trafic maritime international, ainsi qu'à éviter les retards inutiles aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord.

**Article II**

- 1) Les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour élaborer et appliquer les mesures destinées à faciliter l'arrivée, le séjour au port et la sortie des navires. Ces mesures seront, dans toute la mesure du possible, au moins aussi favorables que celles qui sont en vigueur pour d'autres modes de transport internationaux, bien qu'elles puissent en différer selon les conditions particulières à chacun d'eux.
- 2) Les mesures destinées à faciliter le trafic maritime international, prévues dans la présente Convention et son Annexe, s'appliquent également aux navires d'Etats riverains ou non de la mer, dont les gouvernements sont parties à la présente Convention.
- 3) Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent ni aux navires de guerre ni aux bateaux de plaisance.

**Article III**

Les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer pour uniformiser dans toute la mesure du possible les procédures, formalités et documents dans tous les domaines où cette uniformisation peut faciliter et améliorer le trafic maritime international, ainsi qu'à réduire au minimum les modifications jugées nécessaires pour répondre à des exigences d'ordre interne.

**Article IV**

Afin d'atteindre les objectifs énoncés aux articles précédents de la présente Convention, les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer entre eux ou par l'intermédiaire de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée "l'Organisation") pour les questions se rapportant aux procédures, formalités et documents requis, ainsi qu'à leur application au trafic maritime international.

### Article V

- 1) Aucune des dispositions de la présente Convention, ou de son Annexe, ne doit être interprétée comme faisant obstacle à l'application de mesures plus favorables dont un Gouvernement contractant fait ou pourrait faire bénéficier le trafic maritime international en vertu de sa législation nationale ou de dispositions de tout autre accord international.
- 2) Aucune des dispositions de la présente Convention, ou de son Annexe, ne doit être interprétée comme empêchant un Gouvernement contractant d'appliquer des mesures temporaires qu'il juge nécessaires pour préserver la moralité, la sécurité et l'ordre publics, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation de maladies ou de fléaux risquant d'affecter la santé publique ou de s'attaquer aux animaux ou aux végétaux.
- 3) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent régis par la législation des Gouvernements contractants.

### Article VI

Aux fins d'application de la présente Convention et de son Annexe, on entend :

- a) par "normes", les dispositions qu'il est jugé possible et nécessaire de faire appliquer uniformément par les Gouvernements contractants, conformément à la Convention, afin de faciliter le trafic maritime international;
- b) par "pratiques recommandées", les dispositions qu'il est jugé souhaitable de faire appliquer par les Gouvernements contractants pour faciliter le trafic maritime international.

### Article VII

- 1) L'Annexe à la présente Convention peut être modifiée par les Gouvernements contractants, soit sur l'initiative de l'un d'eux, soit à l'occasion d'une conférence réunie à cet effet.
- 2) Tout Gouvernement contractant peut prendre l'initiative de proposer un amendement à l'Annexe en adressant un projet d'amendement au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé "le Secrétaire général") :
  - a) à la demande expresse d'un Gouvernement contractant, le Secrétaire général communique directement les propositions d'amendement à tous les Gouvernements contractants pour examen et approbation. S'il ne reçoit pas de demande expresse à cet effet, le Secrétaire général peut procéder aux consultations qu'il estime souhaitables avant de communiquer ces propositions aux Gouvernements contractants;
  - b) chaque Gouvernement contractant notifie au Secrétaire général dans l'année qui suit la réception de cette communication s'il approuve ou non l'amendement proposé;
  - c) toute notification de cet ordre est adressée par écrit au Secrétaire général qui en avise tous les Gouvernements contractants;
  - d) tout amendement à l'Annexe adopté conformément au présent paragraphe entre en vigueur six mois après la date à laquelle il est approuvé par plus de la moitié des Gouvernements contractants;

- e) le Secrétaire général informe tous les Gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur aux termes du présent paragraphe ainsi que de la date à laquelle cet amendement entrera en vigueur.
- 3) Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants chargée d'examiner les amendements à l'Annexe lorsqu'un tiers au moins de ces Gouvernements le demande. Tout amendement adopté, lors d'une telle conférence, par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants, entre en vigueur six mois après la date à laquelle le Secrétaire général notifie l'amendement adopté aux Gouvernements contractants.
- 4) Le Secrétaire général informe dans les meilleurs délais les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur de tout amendement adopté conformément au présent article.

#### Article VIII

- 1) Tout Gouvernement contractant, soit qu'il juge impossible de se conformer à l'une quelconque des normes en y adaptant ses procédures, formalités et documents, soit qu'il estime nécessaire pour des raisons particulières d'exiger des dispositions différentes de celles prévues dans ladite norme, doit informer le Secrétaire général de cette situation et des différences existant avec la norme. Cette notification intervient aussitôt que possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard du gouvernement intéressé ou lorsqu'il a pris la décision d'exiger des procédures, formalités et documents différant des prescriptions de la norme.
- 2) S'il s'agit d'amendement à une norme ou d'une norme nouvellement adoptée, l'existence d'une différence doit être notifiée au Secrétaire général aussitôt que possible après la date d'entrée en vigueur de ces modifications ou après que la décision a été prise d'exiger des procédures, formalités ou documents différents. Tout Gouvernement contractant peut notifier en même temps les mesures qu'il se propose de prendre pour adapter les procédures, formalités ou documents qu'il exige aux dispositions de la norme amendée ou nouvelle.
- 3) Les Gouvernements contractants sont instamment invités à adapter dans toute la mesure du possible aux pratiques recommandées les procédures, formalités et documents qu'ils exigent. Dès qu'un Gouvernement contractant a réalisé cette concordance, il en informe le Secrétaire général.
- 4) Le Secrétaire général informe les Gouvernements contractants de toute notification qui lui est faite en application des paragraphes précédents du présent article.

#### Article IX

Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants, pour la révision ou l'amendement de la présente Convention, à la demande d'un tiers au moins des Gouvernements contractants. Les dispositions révisées ou les amendements sont adoptés par la Conférence à la majorité des deux tiers; ils font l'objet de copies certifiées conformes qui sont ensuite adressées par le Secrétaire général à tous les Gouvernements contractants pour approbation. Une année après que les dispositions révisées ou les amendements auront été approuvés par les deux tiers des Gouvernements contractants, chaque révision ou amendement entrera en vigueur à l'égard de tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré qu'ils ne l'approuvent

pas. La Conférence peut, par un vote à la majorité des deux tiers, décider au moment de l'adoption d'un texte révisé ou d'un amendement que celui-ci est d'une nature telle que tout gouvernement qui a fait cette déclaration et qui n'approuve pas la révision ou l'amendement dans le délai d'une année après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la Convention.

#### Article X

- 1) La présente Convention restera ouverte à la signature pendant six mois à compter de ce jour et elle restera ensuite ouverte à l'adhésion.
- 2) Les Gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque des institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice, peuvent devenir parties à la présente Convention par:
  - a) la signature sans réserve quant à l'approbation;
  - b) la signature avec réserve quant à l'approbation, suivie d'approbation; et
  - c) l'adhésion.

L'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

- 3) Le Gouvernement de tout Etat non habilité à devenir partie à la Convention en vertu du paragraphe 2 du présent article peut en faire la demande au Secrétaire général. Il pourra être admis à devenir partie à la Convention, conformément aux dispositions du paragraphe 2, à condition que sa demande ait été approuvée par les deux tiers des Membres de l'Organisation autres que les Membres associés.

#### Article XI

La présente Convention entre en vigueur soixante jours après la date à laquelle les Gouvernements de dix Etats au moins l'auront signée sans réserve quant à l'approbation ou auront déposé leur instrument d'approbation ou d'adhésion. Elle entre en vigueur, à l'égard de tout gouvernement qui l'approuve ou y adhère ultérieurement, soixante jours après le dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion.

#### Article XII

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur trois années à l'égard d'un Gouvernement contractant, ce gouvernement peut la dénoncer par notification écrite adressée au Secrétaire général, qui communique à tous les autres Gouvernements contractants la teneur et la date de réception de toute notification de cette nature. Cette dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification, ou à la fin de toute période plus longue que pourra spécifier ladite notification.

#### Article XIII

- 1) a) Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent, aussitôt que possible, procéder à des délibérations avec ce territoire pour s'efforcer de lui étendre l'application de la

présente Convention et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée au Secrétaire général, déclarer que la Convention s'étend à un tel territoire.

- b) L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification, à partir de la date de réception de celle-ci ou de toute autre date qui y est indiquée.
- c) Les dispositions de l'article VIII de la présente Convention s'appliquent à tout territoire auquel la Convention s'étend conformément au présent article. L'expression "ses procédures, formalités et documents" comprend dans ce cas les dispositions en vigueur dans le territoire en question.
- d) La présente Convention cesse de s'appliquer à tout territoire après un délai d'un an à partir de la date de réception d'une notification adressée à cet effet au Secrétaire général, ou à la fin de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

2) Le Secrétaire général notifie à tous les Gouvernements contractants l'extension de la présente Convention à tout territoire en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, en spécifiant dans chaque cas la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue applicable.

#### Article XIV

Le Secrétaire général fait connaître à tous les Gouvernements signataires de la Convention, à tous les Gouvernements contractants et à tous les Membres de l'Organisation :

- a) l'état des signatures apposées à la présente Convention et leur date;
- b) le dépôt des instruments d'approbation et d'adhésion, ainsi que les dates de dépôt;
- c) la date à laquelle la Convention entrera en vigueur conformément à l'article XI;
- d) les notifications reçues conformément aux articles XII et XIII ainsi que leur date;
- e) la convocation de toute conférence prévue aux articles VII et IX.

#### Article XV

La présente Convention et son Annexe seront déposées auprès du Secrétaire général qui en communiquera des copies certifiées conformes aux Gouvernements signataires et à tous les autres Gouvernements qui adhèrent à la présente Convention. Dès que la Convention entrera en vigueur, le Secrétaire général la fera enregistrer conformément aux dispositions de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

#### Article XVI

La présente Convention et son Annexe sont rédigées en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole, lesquelles sont déposées avec les textes originaux signés.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements ont signé la présente Convention.

FAIT à Londres, le 9 avril 1965.

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

**КОНВЕНЦИЯ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ  
МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА**

Договаривающиеся Правительства

желая облегчить морское судоходство путем упрощения и сокращения до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания,

согласились о нижеследующем:

*Статья I*

Договаривающиеся Правительства обязуются в соответствии с положениями настоящей Конвенции и ее Приложения принимать все надлежащие меры для облегчения и ускорения международного морского судоходства и предотвращения ненужных задержек судов и находящихся на них лиц и имущества.

*Статья II*

1. Договаривающиеся Правительства обязуются в соответствии с положениями настоящей Конвенции сотрудничать в определении и применении мер, направленных на облегчение прихода, стоянки и отхода судов. Такие меры должны быть, насколько это практически возможно, не менее благоприятными, чем меры, применяемые по отношению к другим видам международного транспорта; однако, эти меры могут быть различными в зависимости от спецификации каждого из них.

2. Меры для облегчения международного морского судоходства, предусмотренные настоящей Конвенцией и ее Приложением, в равной степени распространяются как на суда прибрежных государств, так и на суда государств, не имеющих выхода к морю, и правительства которых являются участниками настоящей Конвенции.

3. Положения настоящей Конвенции не распространяются на военные суда и прогулочные яхты.

*Статья III*

Договаривающиеся Правительства обязуются сотрудничать в деле обеспечения наиболее полного единобразия формальностей, требований в отношении документов и процедур во всех областях, где такое единобразие облегчит и улучшит международное морское судоходство, и сводить до минимума всякие изменения формальностей, требований в отношении документов и процедур, необходимые для удовлетворения особых требований внутригосударственного характера.

*Статья IV*

Имея в виду достижение целей, изложенных в предыдущих Статьях настоящей Конвенции, Договаривающиеся Правительства обязуются сотрудничать между собой или через Межправительственную Морскую Консультативную Организацию (ниже именуемую «Организацией») как в вопросах формальностей, требований в отношении документов и процедур, так и в вопросах их применения в международном морском судоходстве.

*Статья У*

1. Ничто в настоящей Конвенции или в Приложении к ней не должно истолковываться как препятствие применению любых более широких мер содействия, которые Договаривающееся Правительство предоставляет или может предоставить в будущем в отношении международного морского судоходства на основании своего национального законодательства или положения какого-либо другого международного соглашения.
2. Ничто в настоящей Конвенции или Приложении к ней не должно истолковываться как помеха применению каким-либо Договаривающимся Правительством временных мер, которые считаются этим Правительством необходимыми для охраны общественной нравственности, порядка и безопасности или для предупреждения проникновения либо распространения болезней или эпидемий, наносящих ущерб здоровью населения, животных или растениям.
3. Все вопросы, в отношении которых в настоящей Конвенции не принято специальных положений, остаются предметом законодательства Договаривающихся Правительств.

*Статья УІ*

В настоящей Конвенции и Приложении к ней:

- a) «Стандарты» означают те меры, единообразное применение которых Договаривающимися Правительствами в соответствии с настоящей Конвенцией является необходимым и практически возможным в целях облегчения международного морского судоходства;
- b) «Рекомендуемые Практики» означают те меры, применение которых Договаривающимися Правительствами является желательным в целях облегчения международного морского судоходства.

*Статья УІІ*

1. Приложение к настоящей Конвенции может быть изменено Договаривающимися Правительствами либо по предложению одного из них, либо на Конференции, созываемой для этой цели.
2. Любое Договаривающееся Правительство может предложить поправку к Приложению путем направления проекта поправки Генеральному Секретарю Организации (ниже именуемому «Генеральным Секретарем»).
  - a) В соответствии со специально выраженной просьбой Договаривающегося Правительства Генеральный Секретарь направляет любое такое предложение непосредственно всем Договаривающимся Правительствам для его рассмотрения и принятия. Если Генеральный Секретарь не получит такой просьбы, он может провести такие консультации, какие он сочтет целесообразными прежде, чем направить предложение Договаривающимся Правительствам;
  - b) Каждое Договаривающееся Правительство в течение одного года со дня получения любого такого предложения уведомляет Генерального Секретаря о том, принимает оно это предложение или нет;
  - c) Любое такое уведомление направляется в письменной форме Генеральному Секретарю, который сообщает о его получении всем Договаривающимся Правительствам;
  - d) Любая поправка к Приложению, предложенная согласно этому пункту, вступает в силу через шесть месяцев со дня принятия поправки большинством Договаривающихся Правительств;
  - e) Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся Правительствам о любых поправках, вступающих в силу согласно этому пункту, также как и о дате вступления таких поправок в силу.

3. Конференция Договаривающихся Правительств для рассмотрения поправок к Приложению созывается Генеральным Секретарем по просьбе не менее одной трети этих Правительств. Каждая поправка, принятая на такой Конференции большинством в две трети присутствующих и принимающих участие в голосовании Договаривающихся Правительств, вступает в силу через шесть месяцев со дня извещения Генеральным Секретарем Договаривающихся Правительств о принятии поправки.

4. Генеральный Секретарь незамедлительно сообщает всем Правительствам, подписавшим Конвенцию, о принятии и вступлении в силу любой поправки, предложенной в соответствии с настоящей Статьей.

### *Статья VIII*

1. Любое Договаривающееся Правительство, которое считает практически невозможным принятие любого Стандарта путем приведения своих собственных формальностей, требований в отношении документов или процедур в полное соответствие с этим Стандартом или которое считает необходимым в силу особых причин принять формальности, требования в отношении документов или процедур, отличные от этого Стандарта, извещает об этом Генеральному Секретарю и сообщает ему о расхождениях между своей практикой и таким Стандартом. Такое извещение должно быть направлено как можно скорее после вступления в силу настоящей Конвенции для этого Правительства или после принятия им таких отличных от Стандарта формальностей, требований в отношении документов или процедур.

2. Извещение о любом таком расхождении, когда оно касается поправки к Стандарту или вновь принятого Стандарта, направляется Договаривающимся Правительством Генеральному Секретарю как можно скорее после вступления в силу такого исправленного или вновь принятого Стандарта либо после принятия таких отличных от Стандарта формальностей, требований в отношении документов или процедур и может содержать сообщение о предполагаемых действиях для приведения формальностей, требований в отношении документов или процедур в полное соответствие с вновь принятым или исправленным Стандартом.

3. Договаривающиеся Правительства призываются к приведению своих формальностей, требований в отношении документов и процедур в соответствие с Рекомендуемыми Практиками насколько это практически осуществимо. Как только Договаривающееся Правительство приведет свои формальности, требования в отношении документов и процедур в соответствие с какой-либо Рекомендуемой Практикой, оно извещает об этом Генерального Секретаря.

4. Генеральный Секретарь извещает Договаривающиеся Правительства о любом уведомлении, направлении ему в соответствии с предыдущими пунктами настоящей Статьи.

### *Статья IX*

Генеральный Секретарь созывает Конференцию Договаривающихся Правительств для пересмотра настоящей Конвенции или внесения поправок к ней по просьбе не менее одной трети Договаривающихся Правительств. Любой пересмотренный текст или поправки принимаются большинством в две трети голосов Конференции, заверяются и направляются Генеральным Секретарем всем Договаривающимся Правительствам для принятия. По истечении одного года со дня принятия пересмотренного текста или поправок двумя третьими Договаривающихся Правительств каждый пересмотренный текст или поправка вступят в силу для всех Договаривающихся Правительств за исключением тех, которые до вступления их в силу сделают заявление о том, что они не принимают пересмотренный

текст или поправку. Конференция может большинством в две трети голосов во время принятия пересмотренного текста или поправки решить, что они имеют такой характер, что любое Договаривающееся Правительство, которое сделало такое заявление и которое не примет пересмотренный текст или поправку в течение одного года после вступления в силу пересмотренного текста или поправки, перестанет по истечении этого срока быть участником Конвенции.

#### *Статья X*

1. Настоящая Конвенция останется открытой для подписания в течение шести месяцев начиная с этого дня и затем будет открыта для присоединения.

2. Правительства Государств-Членов Организации Объединенных Наций, любого из её специализированных учреждений, Международного Агентства по Атомной Энергии или государств, подписавших Устав Международного Суда, могут стать участниками настоящей Конвенции путем:

- a) подписания без оговорки о принятии;
- b) подписания с оговоркой о принятии с последующим принятием;
- c) присоединения.

Принятие или присоединение осуществляется путем сдачи соответствующего документа на хранение Генеральному Секретарю.

3. Правительство любого государства, не имеющее права стать участником Конвенции согласно пункту 2 настоящей Статьи, может ходатайствовать через Генерального Секретаря о предоставлении права стать участником и будет допущено в качестве участника согласно пункту 2 при условии принятия его заявления двумя третьими членов Организации, за исключением ассоциированных членов.

#### *Статья XI*

Настоящая Конвенция вступает в силу через шестьдесят дней после того, как не менее десяти Государств либо подпишут ее без оговорки о принятии, либо сдадут на хранение документы о принятии или присоединении. Для государства, принявшего Конвенцию или присоединившегося к ней впоследствии, она вступит в силу через шестьдесят дней после сдачи на хранение документа о принятии или присоединении.

#### *Статья XII*

По истечении трех лет после вступления настоящей Конвенции в силу в отношении Договаривающегося Правительства, такое Правительство может денонсировать ее путем письменного извещения, адресованного Генеральному Секретарю, который сообщает всем Договаривающимся Правительствам содержание и дату получения такого извещения. Такая денонсация вступает в силу по истечении одного года после получения его Генеральным Секретарем или более продолжительного срока, указанного в извещении.

#### *Статья XIII*

1. а) Организация Объединенных Наций в случаях, когда она является управляющей властью в отношении какой-либо территории, или любое Договаривающееся Правительство, отвечающее за международные отношения какой-либо территории, должны как можно быстрее проконсультироваться

с представителями такой территории с тем, чтобы распространить настоящую Конвенцию на эту территорию, и могут в любое время путем письменного извещения, направленного Генеральному Секретарю, объявить, что настоящая Конвенция распространяется на такую территорию.

- b) Настоящая Конвенция со дня получения извещения или с какого-либо другого дня, который может быть указан в извещении, распространяется на указанную в нем территорию
- c) Положения Статьи VIII Настоящей Конвенции относятся к любой территории, на которую Конвенция распространяется согласно настоящей Статье; для этой цели выражение «свои собственные формальности, требования в отношении документов или процедур» включает те из них, которые действуют на этой территории.
- d) Настоящая Конвенция перестает распространяться на любую территорию по истечении одного года после получения Генеральным Секретарем извещения об этом или по истечении более продолжительного срока, который может быть указан в этом извещении.

2. Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся Правительствам о распространении настоящей Конвенции на какую-либо территорию согласно пункту I настоящей Статьи, указывая в каждом случае даты, с которой Конвенция получает такое распространение.

#### *Статья XIV*

Генеральный Секретарь сообщает всем Правительствам, подписавшим Конвенцию, всем Договаривающимся Правительствам и всем членам Организации:

- a) о подписании Конвенции Правительствами и датах такого подписания;
- b) о получении документов о принятии или присоединении и датах их получения;
- c) о дате вступления Конвенции в силу согласно Статье XI;
- d) об извещениях, полученных в соответствии со Статьями XII и XIII, и их датах;
- e) о созыве любой Конференции на основании Статей VII или IX.

#### *Статья XV*

Настоящая Конвенция и Приложение к ней будут сданы на хранение Генеральному Секретарю, который разошлет их заверенные копии Правительствам, подписавшим Конвенцию, и Правительствам, которые присоединятся к настоящей Конвенции. Как только настоящая Конвенция вступит в силу, она будет зарегистрирована Генеральным Секретарем в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

#### *Статья XVI*

Настоящая Конвенция и Приложение к ней составлены на английском и французском языках, причем оба текста являются равнозначительными. Официальные переводы на русский и испанский языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписаными оригиналами.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом уполномоченные на то их соответствующими Правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Лондоне 9 апреля 1965 года.

**ANEXO A****CONVENIO PARA FACILITAR EL  
TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL**

**Los Gobiernos Contratantes,**

deseando facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, formalidades y documentos exigidos para la entrada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales,

han convenido lo siguiente:

**Artículo I**

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

**Artículo II**

- 1) Los Gobiernos Contratantes, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, se comprometen a cooperar en la elaboración y aplicación de las medidas destinadas a facilitar la entrada, estancia en puerto y salida de los buques. Estas medidas serán, dentro de lo posible, por lo menos tan favorables como las que están en vigor para otros medios internacionales de transporte, aunque dichas medidas difieran según las modalidades particulares de cada uno de ellos.
- 2) Las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional previstas en el presente Convenio y su Anexo se aplican por igual a los buques de los Estados, sean o no ribereños del mar, cuyos gobiernos son partes del presente Convenio.
- 3) Las disposiciones del presente Convenio no se aplican ni a los buques de guerra ni a las embarcaciones de recreo.

**Artículo III**

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

**Artículo IV**

Con el objeto de lograr los fines enunciados en los Artículos precedentes del presente Convenio, los Gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar entre sí o por medio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante denominada la «Organización»), en las cuestiones relativas a los trámites, formalidades y documentos exigidos, así como a su aplicación al tráfico marítimo internacional.

### Artículo V

- 1) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio, o de su Anexo, deberá interpretarse como obstáculo para la aplicación de medidas más favorables de que goce el tráfico marítimo internacional en virtud de la legislación nacional de un Gobierno Contratante o de las disposiciones de cualquier otro acuerdo internacional.
- 2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio o de su Anexo deberá interpretarse como impedimento para que un Gobierno Contratante aplique las medidas temporales que juzgue necesarias para preservar la moralidad, la seguridad y el orden públicos, o para impedir la introducción o la difusión de enfermedades o epidemias que puedan poner en peligro la salud pública o contagiar a los animales o vegetales.
- 3) Todas las cuestiones que no son objeto de disposiciones expresas en el presente Convenio continuarán sujetas a la legislación de los Gobiernos Contratantes.

### Artículo VI

Para los fines de aplicación del presente Convenio y de su Anexo, se entiende por:

- a) « Normas », las medidas cuya aplicación uniforme se juzga necesaria y practicable por los Gobiernos Contratantes, conforme a las disposiciones del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional;
- b) « Prácticas recomendadas », las medidas cuya aplicación por los Gobiernos Contratantes se estima deseable para facilitar el tráfico marítimo internacional.

### Artículo VII

- 1) El Anexo al presente Convenio puede ser modificado por los Gobiernos Contratantes, bien a iniciativa de uno de ellos o con ocasión de una conferencia reunida a este efecto.
- 2) Todo Gobierno Contratante puede tomar la iniciativa de proponer una enmienda al Anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organización (en adelante denominado el « Secretario General »):
  - a) a petición expresa de un Gobierno Contratante, el Secretario General comunicará directamente las propuestas de enmienda a todos los Gobiernos Contratantes para su exámen y aceptación. Si no recibe una petición expresa a este efecto, el Secretario General puede proceder a las consultas que estime deseables antes de comunicar dichas propuestas a los Gobiernos Contratantes;
  - b) cada Gobierno Contratante notificará al Secretario General, dentro de los doce meses siguientes a la recepción de esta comunicación, si acepta o no la enmienda propuesta;
  - c) toda notificación de este orden será dirigida por escrito al Secretario General quién la pondrá en conocimiento de todos los Gobiernos Contratantes;
  - d) toda enmienda al Anexo, adoptada de conformidad con el presente párrafo, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que haya sido adoptada por más de la mitad de los Gobiernos Contratantes;

- e) el Secretario General informará a todos los Gobiernos Contratantes de toda enmienda que entre en vigor según lo prescrito en el presente párrafo, así como de la fecha de entrada en vigor de dicha enmienda.
- 3) El Secretario General convocará una conferencia de los Gobiernos Contratantes encargada de examinar las enmiendas al Anexo cuando un tercio, por lo menos, de dichos Gobiernos lo soliciten. Toda enmienda adoptada en el curso de esta Conferencia por mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes, entrará en vigor seis meses después de la fecha en la que el Secretario General notifique la enmienda adoptada a los Gobiernos Contratantes.
- 4) El Secretario General informará a los Gobiernos signatarios, en el plazo más breve, de la adopción y entrada en vigor de toda enmienda adoptada de conformidad con el presente artículo.

#### **Artículo VIII**

- 1) Todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, formalidades y documentos para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dicha norma. Esta notificación deberá hacerse lo antes posible después de la entrada en vigor del presente Convenio respecto al Gobierno interesado o cuando éste haya tomado la decisión de exigir trámites, formalidades y documentos diferentes de los prescritos en la norma.
- 2) En caso de enmienda a una norma o de una norma nuevamente adoptada, la existencia de una diferencia deberá comunicarse al Secretario General lo antes posible después de la entrada en vigor de estas modificaciones, o cuando se haya tomado la decisión de exigir trámites, formalidades o documentos diferentes. Todo Gobierno Contratante puede notificar al mismo tiempo las medidas que se propone tomar para adaptar sus trámites, formalidades o documentos a las disposiciones de la norma enmendada o de la nueva norma.
- 3) Se invita a los Gobiernos Contratantes a que adapten en la medida de lo posible sus trámites, formalidades y documentos a las prácticas recomendadas. Tan pronto como un Gobierno Contratante haya logrado esta adaptación, informará de ello al Secretario General.
- 4) El Secretario General informará a los Gobiernos Contratantes de toda notificación que le sea hecha en aplicación de los párrafos precedentes del presente artículo.

#### **Artículo IX**

El Secretario General convocará una Conferencia de Gobiernos Contratantes para la revisión o enmienda del presente Convenio a petición de un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes. Toda revisión o enmienda será adoptada por una mayoría de dos tercios de la Conferencia y posteriormente certificada y comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes para su aceptación. Un año después de la aprobación por los dos tercios de los Gobiernos Contratantes de las disposiciones revisadas o de las enmiendas, cada revisión o enmienda entrará en vigor para todos los Gobiernos Contratantes con la excepción de aquellos que, antes de su entrada en vigor, hayan declarado que no la

aprueban. En el momento de adoptar un texto revisado o una enmienda, la Conferencia puede decidir por mayoría de dos tercios que ésta es de tal naturaleza que todo Gobierno que haya hecho esta declaración y que no apruebe la revisión o la enmienda, dentro de un plazo de un año después de su entrada en vigor, cesará de ser parte del Convenio al expirar dicho plazo.

#### **Artículo X**

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

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

- a) firma sin reserva de aceptación;
- b) firma con reserva de aceptación, seguida de aceptación; o
- c) adhesión.

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

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

#### **Artículo XI**

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

#### **Artículo XII**

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

#### **Artículo XIII**

- 1) a) Las Naciones Unidas, cuando asumen la responsabilidad de la administración de un territorio, o cualquier Gobierno Contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, deberán proceder lo antes posible a consultar con ese territorio para esforzarse en extenderle la aplicación del presente

Convenio y, en todo momento, pueden declarar que el presente Convenio se extiende a tal territorio mediante una notificación escrita dirigida al Secretario General.

- b) La aplicación del presente Convenio se extiende al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma o de otra fecha que se indique en la notificación.
- c) Las disposiciones del Artículo VIII del presente Convenio se aplican a todo territorio al cual se extienda el Convenio conforme al presente Artículo. La expresión «sus trámites, formalidades y documentos» comprende en este caso las disposiciones en vigor en el territorio en cuestión.
- d) El presente Convenio cesa de aplicarse a todo territorio después de un plazo de un año a partir de la fecha de recepción de una notificación dirigida a este efecto al Secretario General, o al fin de cualquier otro período más largo especificado en la notificación.

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

#### **Artículo XIV**

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

- a) el estado de las firmas al presente Convenio y sus fechas;
- b) el depósito de instrumentos de aceptación y adhesión así como la fecha de depósito;
- c) la fecha en la cual entre en vigor el Convenio de acuerdo con el Artículo XI;
- d) cualquier notificación recibida de acuerdo con los Artículos XII y XIII y su fecha;
- e) la convocatoria de cualquier conferencia según lo dispuesto en los Artículos VII y IX.

#### **Artículo XV**

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

#### **Artículo XVI**

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

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos han firmado el presente Convenio.

HECHO en Londres, a nueve de abril de 1965.

## ANNEX B

## SECTION 1—DEFINITIONS AND GENERAL PROVISIONS

*A. DEFINITIONS*

For the purpose of the provisions of this Annex, the following meanings shall be attributed to the terms listed:

*Cargo.* Any goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever carried on a ship, other than mail, ship's stores, ship's spare parts, ship's equipment, crew's effects and passengers' accompanied baggage.

*Crew's effects.* Clothing, items in everyday use and any other articles, which may include currency, belonging to the crew and carried on the ship.

*Crew Member.* Any person actually employed for duties on board during a voyage in the working or service of a ship and included in the crew list.

*Mail.* Dispatches of correspondence and other objects tendered by and intended for delivery to postal administrations.

*Passengers' accompanied baggage.* Property, which may include currency, carried for a passenger on the same ship as the passenger, whether in his personal possession or not, so long as it is not carried under a contract of carriage or other similar agreement.

*Public authorities.* The agencies or officials in a State responsible for the application and enforcement of the laws and regulations of that State which relate to any aspect of the Standards and Recommended Practices contained in this Annex.

*Shipowner.* One who owns or operates a ship, whether a person, a corporation or other legal entity, and any person acting on behalf of the owner or operator.

*Ship's equipment.* Articles, other than ship's spare parts, on board a ship for use thereon, which are removable but not of a consumable nature, including accessories such as life-boats, life-saving devices, furniture, ship's apparel and similar items.

*Ship's spare parts.* Articles of a repair or replacement nature for incorporation in the ship in which they are carried.

*Ship's stores.* Goods for use in the ship, including consumable goods, goods carried for sale to passengers and crew members, fuel and lubricants, but excluding ship's equipment and ship's spare parts.

*Time of arrival.* Time when a ship first comes to rest, whether at anchor or at a dock, in a port.

*B. GENERAL PROVISIONS*

In conjunction with paragraph 2 of Article V of the Convention, the provisions of this Annex shall not preclude public authorities from taking such appropriate measures, including calling for further information, as may be necessary in cases of suspected fraud or to deal with special

problems constituting a grave danger to public order (ordre public), public security or public health, or to prevent the introduction or spread of diseases or pests affecting animals or plants.

**1.1 Standard.** Public authorities shall in all cases require only essential information to be furnished, and shall keep the number of items to a minimum.

Where a specific list of particulars is set out in the Annex, public authorities shall not require to be furnished such of those particulars as they consider not essential.

**1.2 Recommended Practice.** Notwithstanding the fact that documents for certain purposes may be separately prescribed and required in this Annex, public authorities, bearing in mind the interests of those who are required to complete the documents as well as the purposes for which they are to be used, should provide for any two or more such documents to be combined into one in any case in which this is practicable and in which an appreciable degree of facilitation would result.

## SECTION 2—ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF THE SHIP

This section contains the provisions concerning the formalities required of shipowners by the public authorities on the arrival, stay and departure of the ship and shall not be read so as to preclude a requirement for the presentation for inspection by the appropriate authorities of certificates and other papers carried by the ship pertaining to its registry, measurement, safety, manning and other related matters.

### A. GENERAL

**2.1 Standard.** Public authorities shall not require for their retention, on arrival or departure of ships to which the Convention applies, any documents other than those covered by the present section.

The documents in question are:

- General Declaration
- Cargo Declaration
- Ship's Stores Declaration
- Crew's Effects Declaration
- Crew List
- Passenger List
- The document required under the Universal Postal Convention for mail
- Maritime Declaration of Health.

### B. CONTENTS AND PURPOSE OF DOCUMENTS

**2.2 Standard.** The General Declaration shall be the basic document on arrival and departure providing information required by public authorities relating to the ship.

**2.2.1 Recommended Practice.** The same form of General Declaration should be accepted for both the arrival and the departure of a ship.

**2.2.2 Recommended Practice.** In the General Declaration public authorities should not require more than the following information:

- Name and description of ship
- Nationality of ship
- Particulars regarding registry
- Particulars regarding tonnage
- Name of master
- Name and address of ship's agent
- Brief description of the cargo
- Number of crew
- Number of passengers
- Brief particulars of voyage
- Date and time of arrival, or date of departure
- Port of arrival or departure
- Position of the ship in the port.

**2.2.3 Standard.** Public authorities shall accept a General Declaration dated and signed by the master, the ship's agent or some other person duly authorized by the master.

**2.3 Standard.** The Cargo Declaration shall be the basic document on arrival and departure providing information required by public authorities relating to the cargo. However, particulars of any dangerous cargo may also be required to be furnished separately.

**2.3.1 Recommended Practice.** In the Cargo Declaration public authorities should not require more than the following information:

(a) on arrival

- Name and nationality of the ship
- Name of master
- Port arrived from
- Port where report is made
- Marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods
- Bill of lading numbers for cargo to be discharged at the port in question
- Ports at which cargo remaining on board will be discharged
- Original ports of shipment in respect of goods shipped on through bills of lading

(b) on departure

- Name and nationality of the ship
- Name of master
- Port of destination
- In respect of goods loaded at the port in question: marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods
- Bill of lading numbers for cargo loaded at the port in question.

**2.3.2 Recommended Practice.** In respect of cargo remaining on board, public authorities should require only brief details of the minimum essential items of information to be furnished.

**2.3.3 Standard.** Public authorities shall accept a Cargo Declaration dated and signed by the master, the ship's agent or some other person duly authorized by the master.

**2.3.4 Recommended Practice.** Public authorities should accept in place of the Cargo Declaration a copy of the ship's manifest provided it contains all the information required in accordance with Recommended Practices 2.3.1 and 2.3.2 and is dated and signed in accordance with Standard 2.3.3.

As an alternative, public authorities may accept a copy of the bill of lading signed in accordance with Standard 2.3.3 or certified as a true copy, if the nature and quantity of cargo make this practicable and provided that any information in accordance with Recommended Practices 2.3.1 and 2.3.2 which does not appear in such documents is also furnished elsewhere and duly certified.

**2.3.5 Recommended Practice.** Public authorities should allow unmanifested parcels in possession of the master to be omitted from the Cargo Declaration provided that particulars of these parcels are furnished separately.

**2.4 Standard.** The Ship's Stores Declaration shall be the basic document on arrival and departure providing information required by public authorities relating to ship's stores.

**2.4.1 Standard.** Public authorities shall accept a Ship's Stores Declaration dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master and having personal knowledge of the facts regarding the ship's stores.

**2.5 Standard.** The Crew's Effects Declaration shall be the basic document providing information required by public authorities relating to crew's effects. It shall not be required on departure.

**2.5.1 Standard.** Public authorities shall accept a Crew's Effects Declaration dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master. The public authorities may also require each crew member to place his signature, or, if he is unable to do so, his mark, against the declaration relating to his effects.

**2.5.2 Recommended Practice.** Public authorities should normally require particulars of only those crew's effects which are dutiable or subject to prohibitions or restrictions.

**2.6 Standard.** The Crew List shall be the basic document providing public authorities with information relating to the number and composition of the crew on the arrival and departure of a ship.

**2.6.1 Recommended Practice.** In the Crew List, public authorities should not require more than the following information:

- Name and nationality of the ship
- Family name
- Given names
- Nationality
- Rank or rating
- Date and place of birth
- Nature and number of identity document
- Port and date of arrival
- Arriving from.

**2.6.2 Standard.** Public authorities shall accept a Crew List dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master.

**2.7 Standard.** The Passenger List shall be the basic document providing public authorities with information relating to passengers on the arrival and departure of a ship.

**2.7.1 Recommended Practice.** Public authorities should not require Passenger Lists on short sea routes or combined ship/railway services between neighbouring countries.

**2.7.2 Recommended Practice.** Public authorities should not require Embarkation or Disembarkation Cards in addition to Passenger Lists in respect of passengers whose names appear on those Lists. However, where public authorities have special problems constituting a grave danger to public health a person on an international voyage may on arrival be required to give a destination address in writing.

**2.7.3 Recommended Practice.** In the Passenger List public authorities should not require more than the following information:

- Name and nationality of the ship
- Family name
- Given names
- Nationality
- Date of birth
- Place of birth
- Port of embarkation
- Port of disembarkation
- Port and date of arrival of the ship.

**2.7.4 Recommended Practice.** A list compiled by shipping companies for their own use should be accepted in place of the Passenger List, provided it contains at least the information required in accordance with Recommended Practice 2.7.3 and is dated and signed in accordance with Standard 2.7.5.

**2.7.5 Standard.** Public authorities shall accept a Passenger List dated and signed by the master, the ship's agent or some other person duly authorized by the master.

**2.7.6 Recommended Practice.** Public authorities should ensure that shipowners notify them on arrival of the presence of any stowaway discovered on board.

**2.8 Standard.** Public authorities shall not require on arrival or departure of the ship any written declaration in respect of mail other than that prescribed in the Universal Postal Convention.

**2.9 Standard.** The Maritime Declaration of Health shall be the basic document providing information required by Port Health authorities relating to the state of health on board a ship during the voyage and on arrival at a port.

### C. DOCUMENTS ON ARRIVAL

**2.10 Standard.** In respect of a ship's arrival in port, public authorities shall not require more than:

- 5 copies of the General Declaration
- 4 copies of the Cargo Declaration
- 4 copies of the Ship's Stores Declaration
- 2 copies of the Crew's Effects Declaration
- 4 copies of the Crew List
- 4 copies of the Passenger List
- 1 copy of the Maritime Declaration of Health.

#### *D. DOCUMENTS ON DEPARTURE*

2.11 *Standard.* In respect of a ship's departure from port, public authorities shall not require more than:

- 5 copies of the General Declaration
- 4 copies of the Cargo Declaration
- 3 copies of the Ship's Stores Declaration
- 2 copies of the Crew List
- 2 copies of the Passenger List.

2.11.1 *Recommended Practice.* A new Cargo Declaration should not be required on departure from a port in respect of cargo which has been the subject of a declaration on arrival in that port and which has remained on board.

2.11.2 *Recommended Practice.* A separate Ship's Stores Declaration on departure should not be required in respect of ship's stores which have been the subject of a declaration on arrival, nor in respect of stores shipped in the port and covered by another customs document presented in that port.

2.11.3 *Standard.* Where public authorities require information about the crew of a ship on its departure, a copy of the Crew List, presented on arrival, shall be accepted on departure if signed again and endorsed to indicate any change in the number or composition of the crew or to indicate that no such change has occurred.

#### *E. MEASURES TO FACILITATE CLEARANCE OF CARGO, PASSENGERS, CREW AND BAGGAGE*

2.12 *Recommended Practice.* Public authorities should, with the co-operation of shipowners and port administrations, take appropriate measures to the end that port time may be kept to a minimum and should provide satisfactory port traffic flow arrangements, should frequently review all procedures in connexion with the arrival and departure of ships including arrangements for embarkation and disembarkation, loading and unloading, servicing and the like. They should also make arrangements whereby cargo ships and their loads can be entered and cleared, insofar as may be practicable, at the ship working area.

2.12.1 *Recommended Practice.* Public authorities should, with the co-operation of shipowners and port administrations, take appropriate measures to the end that satisfactory port traffic flow arrangements are provided so that handling and clearance procedures for cargo will be smooth and uncomplicated. These arrangements should cover all phases from the time the ship arrives at the dock for unloading and customs clearance and for warehousing and re-forwarding of the cargo if required. There should be convenient and direct access between the cargo warehouse and the customs area, both of which should be located close to the dock area, and mechanical conveyance systems should be available, where possible.

**F. CONSECUTIVE CALLS AT TWO OR MORE PORTS IN THE SAME STATE**

**2.13 Recommended Practice.** Taking into account the procedures carried out on the arrival of a ship at the first port of call in the territory of a State, the formalities and documents required by the public authorities at any subsequent port of call in that country visited without intermediate call at a port in another country should be kept to a minimum.

**G. COMPLETION OF DOCUMENTS**

**2.14 Recommended Practice.** Public authorities should as far as possible accept the documents provided for in this Annex except as regards Standard 3.7 irrespective of the language in which the required information is furnished thereon, provided that they may require a written or oral translation into one of the official languages of their country or of the Organization when they deem it necessary.

**2.15 Standard.** Typewriting shall not be required in completing documents provided for in this Section. Entries handwritten in ink or indelible pencil shall be accepted when legible.

**2.16 Standard.** Public authorities of the country of any intended port of arrival, discharge, or transit shall not require any document relating to the ship, its cargo, stores, passengers or crew, as mentioned in this Section, to be legalized, verified, authenticated, or previously dealt with by any of their representatives abroad. This shall not be deemed to preclude a requirement for the presentation of a passport or other identity document of a passenger or crew member for visa or similar purposes.

**SECTION 3—ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS**

This section contains the provisions concerning the formalities required by public authorities from crew and passengers on the arrival or departure of a ship.

**A. ARRIVAL AND DEPARTURE REQUIREMENTS AND PROCEDURES**

**3.1 Standard.** A valid passport shall be the basic document providing public authorities with information relating to the individual passenger on arrival or departure of a ship.

**3.1.1 Recommended Practice.** Contracting Governments should as far as possible agree, by bilateral or multilateral agreements, to accept official documents of identity in lieu of passports.

**3.2 Recommended Practice.** Public authorities should make arrangements whereby passports, or official documents of identity accepted in their place, from ship's passengers need be inspected by the immigration authorities only once at the time of arrival and once at the time of departure. In addition these passports or official documents of identity may be required to be produced for the purpose of verification or identification in connexion with customs and other formalities on arrival and departure.

**3.3 Recommended Practice.** After individual presentation of passports or official documents of identity accepted in their place, public authorities should hand back such documents immediately after examination rather than withholding them for the purpose of obtaining additional control, unless there is some obstacle to the admission of a passenger to the territory.

**3.4 Recommended Practice.** Public authorities should not require from embarking or disembarking passengers, or from shipowners on their behalf, any information in writing supplementary to or repeating that already presented in their passports or official documents of identity, other than as necessary to complete any documents provided for in this Annex.

**3.5 Recommended Practice.** Public authorities which require written supplementary information other than as necessary to complete any documents provided for in this Annex, from embarking or disembarking passengers, should limit requirements for further identification of passengers to the items set forth in Recommended Practice 3.6 (Embarkation/Disembarkation Card). Public authorities should accept the Embarkation/Disembarkation Card when completed by the passenger and should not require that it be completed or checked by the shipowner. Legible handwritten script should be accepted on the card, except where the form specifies block lettering. One copy only of the Embarkation/Disembarkation Card, which may include one or more simultaneously prepared carbon copies, should be required from each passenger.

**3.6 Recommended Practice.** In the Embarkation/Disembarkation Card public authorities should not require more than the following information:

- Family name
- Given names
- Nationality
- Number of passport or other official identity document
- Date of birth
- Place of birth
- Occupation
- Port of Embarkation/Disembarkation
- Sex
- Destination address
- Signature.

**3.7 Standard.** In cases where evidence of protection against cholera, yellow fever or smallpox is required from persons on board a ship, public authorities shall accept the International Certificate of Vaccination or Re-Vaccination in the forms provided for in the International Sanitary Regulations.

**3.8 Recommended Practice.** Medical examination of persons on board or of persons disembarking from ships should normally be limited to those persons arriving from an area infected with one of the quarantinable diseases within the incubation period of the disease concerned (as stated in the International Sanitary Regulations). Additional medical examination may, however, be required in accordance with the International Sanitary Regulations.

**3.9 Recommended Practice.** Public authorities should normally perform customs inspection of inbound passengers' accompanied baggage on a sampling or selective basis. Written declarations in respect of passengers' accompanied baggage should be dispensed with as far as possible.

**3.9.1 Recommended Practice.** Public authorities should, wherever possible, waive inspection of accompanied baggage of departing passengers.

**3.9.2 Recommended Practice.** Where inspection of accompanied baggage of departing passengers cannot be waived completely, such inspection should normally be performed on a sampling or selective basis.

**3.10 Standard.** A valid seafarer's identity document or a passport shall be the basic document providing public authorities with information relating to the individual member of the crew on arrival or departure of a ship.

**3.10.1 Standard.** In the seafarer's identity document, public authorities shall not require more than the following information:

- Family name
- Given names
- Date and place of birth
- —Nationality
- Physical characteristics
- Photograph (authenticated)
- Signature
- Date of expiry (if any)
- Issuing public authority.

**3.10.2 Standard.** When it is necessary for a seafarer to enter or leave a country as a passenger by any means of transportation for the purpose of

- (a) joining his ship or transferring to another ship,
- (b) passing in transit to join his ship in another country, or for repatriation, or for any other purpose approved by the authorities of the country concerned,

public authorities shall accept from that seafarer in place of a passport the valid seafarer's identity document, when this document guarantees the readmission of the bearer to the country which issued the document.

**3.10.3 Recommended Practice.** Public authorities should not normally require presentation of individual identity documents or of information supplementing the seafarer's identity document in respect of members of the crew other than that given in the Crew List.

#### **B. MEASURES TO FACILITATE CLEARANCE OF CARGO, PASSENGERS, CREW AND BAGGAGE**

**3.11 Recommended Practice.** Public authorities should, with the co-operation of shipowners and port administrations, take appropriate measures to the end that satisfactory port traffic flow arrangements may be provided so that passengers, crew and baggage can be cleared rapidly, should provide adequate personnel, and should ensure that adequate installations are provided, particular attention being paid to baggage loading, unloading and conveyance arrangements (including the use of mechanized systems) and to points where passenger delays are frequently found to occur. Arrangements should be made, when necessary, for passage under shelter between the ship and the point where the passenger and crew check is to be made.

**3.11.1 Recommended Practice.** Public authorities should:

- (a) in co-operation with shipowners and port administrations introduce suitable arrangements, such as:
  - (i) an individual and continuous method of processing passengers and baggage;
  - (ii) a system which would permit passengers readily to identify and obtain their checked baggage as soon as it is placed in an area where it may be claimed;
- (b) ensure that port administrations take all necessary measures so that:
  - (i) easy and speedy access for passengers and their baggage, to and from local transport, is provided;
  - (ii) if crews are required to report to premises for governmental purposes, those premises should be readily accessible, and as close to one another as practicable.

**3.12 Recommended Practice.** Public authorities should require that shipowners ensure that ship's personnel take all appropriate measures which will help expedite arrival procedures for passengers and crew. These measures may include:

- (a) furnishing public authorities concerned with an advance message giving the best estimated time of arrival, followed by information as to any change in time, and stating the itinerary of the voyage where this may affect inspection requirements;
- (b) having ship's documents ready for prompt review;
- (c) providing for ladders or other means of boarding to be rigged while the ship is *en route* to berth or anchorage;
- (d) providing for prompt, orderly assembling and presentation of persons on board, with necessary documents, for inspection, with attention to arrangements for relieving crew members for this purpose from essential duties in engine rooms and elsewhere.

**3.13 Recommended Practice.** The practice of entering names on passenger and crew documents should be to put the family name or names first. Where both paternal and maternal family names are used, the paternal family name should be placed first. Where for married women both the husband's and wife's paternal family names are used, the husband's paternal family name should be placed first.

**3.14 Standard.** Public authorities shall, without unreasonable delay, accept passengers and crew for examination as to their admission into the State when such examination is required.

**3.15 Standard.** Public authorities shall not impose any penalty upon shipowners in the event that any control document in possession of a passenger is found by public authorities to be inadequate, or if, for that reason, the passenger is found to be inadmissible to the State.

**3.15.1 Recommended Practice.** Public authorities should invite shipowners to take all reasonable precautions to the end that passengers hold any control documents required by Contracting Governments.

## **SECTION 4—PUBLIC HEALTH AND QUARANTINE INCLUDING SANITARY MEASURES FOR ANIMALS AND PLANTS**

**4.1 Recommended Practice.** Public authorities of a State not Party to the International Sanitary Regulations should endeavour to apply the relevant provisions of these Regulations to international shipping.

**4.2 Recommended Practice.** Contracting Governments having certain interests in common owing to their health, geographical, social or economic conditions should conclude special arrangements pursuant to Article 104 of the International Sanitary Regulations when such arrangements will facilitate the application of those Regulations.

**4.3 Recommended Practice.** Where Sanitary Certificates or similar documents are required in respect of shipments of certain animals, plants or products thereof, such certificates and documents should be simple and widely publicized and Contracting Governments should co-operate with a view to standardizing such requirements.

**4.4 Recommended Practice.** Public authorities should whenever practicable authorize granting of pratique by radio to a ship when, on the basis of information received from it prior to its arrival, the health authority for the intended port of arrival is of the opinion that its arrival will not result in the introduction or spread of a quarantinable disease. Health authorities should as far as practicable be allowed to join a ship prior to entry of the ship into port.

**4.4.1 Recommended Practice.** Public authorities should seek the co-operation of shipowners to ensure compliance with any requirement that illness on a ship is to be reported promptly by radio to health authorities for the port for which the ship is destined, in order to facilitate provision for the presence of any special medical personnel and equipment necessary for health procedures on arrival.

**4.5 Standard.** Public authorities shall make arrangements to enable all travel agencies and others concerned to make available to passengers, sufficiently in advance of departure, lists of the vaccinations required by the public authorities of the countries concerned, as well as vaccination certificate forms conforming to the International Sanitary Regulations. Public authorities shall take all possible measures to have vaccinators use the International Certificates of Vaccination or Re-Vaccination, in order to assure uniform acceptance.

**4.6 Recommended Practice.** Public authorities should provide facilities for the completion of International Certificates of Vaccination or Re-Vaccination as well as facilities for vaccination, at as many ports as feasible.

**4.7 Standard.** Public authorities shall ensure that sanitary measures and health formalities are initiated forthwith, completed without delay, and applied without discrimination.

**4.8 Recommended Practice.** Public authorities should maintain at as many ports as feasible adequate facilities for the administration of public health, animal and agricultural quarantine measures.

**4.9 Recommended Practice.** There should be maintained readily available at as many ports in a State as feasible such medical facilities as may be reasonable and practicable for the emergency treatment of crews and passengers.

**4.10 Standard.** Except in the case of an emergency constituting a grave danger to public health, a ship which is not infected or suspected of being infected with a quarantinable disease, shall not on account of any other epidemic disease be prevented by the health authorities for a port from discharging or loading cargo or stores or taking on fuel or water.

**4.11 Recommended Practice.** Shipments of animals, animal raw materials, crude animal products, animal foodstuffs and quarantinable plant products should be permitted in specified circumstances when accompanied by a quarantine certificate in the form agreed by the States concerned.

## SECTION 5—MISCELLANEOUS PROVISIONS

### *A. BONDS AND OTHER FORMS OF SECURITY*

**5.1 Recommended Practice.** Where public authorities require bonds or other forms of security from shipowners to cover liabilities under the customs, immigration, public health, agricultural quarantine or similar laws and regulations of a State, they should permit the use of a single comprehensive bond or other form of security wherever possible.

### *B. ERRORS IN DOCUMENTATION AND PENALTIES THEREFOR*

**5.2 Standard.** Public authorities shall, without delaying the ship, allow corrections of errors in a document provided for in this Annex, which they are satisfied are inadvertent, not of a serious nature, not due to recurrent carelessness and not made with intent to violate laws or regulations, on the condition that these errors are discovered before the document is fully checked and the corrections can be effected without delay.

**5.3 Standard.** If errors are found in documents provided for in this Annex, signed by or on behalf of a shipowner or master, no penalties shall be imposed until an opportunity has been given to satisfy the public authorities that the errors were inadvertent, not of a serious nature, not due to recurrent carelessness and not made with intent to violate laws or regulations.

### *C. SERVICES AT PORTS*

**5.4 Recommended Practice.** The normal services of public authorities at a port should be provided without charge during regular working hours. Public authorities should endeavour to establish regular working hours for their services at ports consistent with the usual periods of substantial work load.

**5.4.1 Recommended Practice.** Contracting Governments should adopt all practicable measures to organize the normal services of public authorities at ports in order to avoid unnecessary delay of ships after their arrival or when ready to depart and reduce the time for completion of formalities to a minimum, provided that sufficient notice of estimated time of arrival or departure shall be given to the public authorities.

**5.4.2 Standard.** No charge shall be made by a health authority for any medical examination, or any supplementary examination, whether bacteriological or otherwise, carried out at any time of the day or night, if such examination is required to ascertain the health of the person examined, nor for visit to and inspection of a ship for quarantine purposes except inspection of a ship for the issue of a Deratting or Deratting Exemption Certificate, nor shall a charge be made for any vaccination of a person arriving by ship nor for a certificate thereof. However, where measures other than these are necessary in respect of a ship or its passengers or crew and charges are made for them by a health authority, such charges shall be made in accordance with a single tariff which shall be uniform to the territory concerned and they shall be levied without distinction as to the nationality, domicile or residence of any person concerned or as to the nationality, flag, registry or ownership of the ship.

**5.4.3 Recommended Practice.** When the services of public authorities are provided outside the regular working hours referred to in Recommended Practice 5.4, they should be provided on terms which shall be moderate and not exceed the actual cost of the services rendered.

**5.5 Standard.** Where the volume of traffic at a port warrants, public authorities shall ensure that services are provided for the accomplishment of the formalities in respect of cargo and baggage, regardless of value or type.

**5.6 Recommended Practice.** Contracting Governments should endeavour to make arrangements whereby one Government will permit another Government certain facilities before or during the voyage to examine ships, passengers, crew, baggage, cargo and documentation for customs, immigration, public health, plant and animal quarantine purposes when such action will facilitate clearance upon arrival in the latter State.

#### **D. CARGO NOT DISCHARGED AT THE PORT OF INTENDED DESTINATION**

**5.7 Standard.** Where any cargo listed on the Cargo Declaration is not discharged at the port of intended destination, public authorities shall permit amendment of the Cargo Declaration and shall not impose penalties if satisfied that the cargo was not in fact loaded on the ship, or if loaded, was landed at another port.

**5.8 Standard.** When by error, or for other valid reason, any cargo is discharged at a port other than the port of intended destination, public authorities shall facilitate reforwarding to its intended destination. This provision does not apply to dangerous, prohibited or restricted cargo.

**E. LIMITATION OF SHIOPWNER'S RESPONSIBILITIES**

**5.9 Standard.** Public authorities shall not require a shipowner to place special information for use of such authorities on a bill of lading or a copy thereof, unless the shipowner is, or is acting for, the importer or exporter.

**5.10 Standard.** Public authorities shall not hold the shipowner responsible for the presentation or accuracy of documents which are required of the importer or exporter in connexion with the clearance of cargo, unless the shipowner is, or is acting for, the importer or exporter.

## ANNEXE B

**CHAPITRE PREMIER—DEFINITIONS ET DISPOSITIONS GENERALES*****A. DEFINITIONS***

Pour l'application des dispositions de la présente Annexe, les significations ci-après seront attribuées aux expressions:

*Agrès et apparaux du navire.* Articles, autres que les pièces de recharge du navire, qui sont transportés à bord du navire pour y être utilisés et qui sont amovibles mais non consommables notamment les accessoires tels que les embarcations de sauvetage, le matériel de sauvetage, les meubles et autres articles d'équipement du navire.

*Armateur.* Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, qu'il s'agisse d'une personne physique ou morale, ainsi que toute personne agissant au nom du propriétaire ou de l'exploitant.

*Bagages accompagnés des passagers.* Biens, y compris éventuellement des espèces monétaires, transportés pour le compte d'un passager sur le même navire que celui-ci, qu'ils soient ou non en sa possession personnelle, à la condition qu'ils ne fassent pas l'objet d'un contrat de transport ou autre accord analogue.

*Cargaison.* Tous biens, marchandises, objets et articles quelconques transportés à bord d'un navire, autres que la poste, les provisions de bord, les pièces de recharge, les agrès et apparaux, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers.

*Effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage.* Vêtements, articles d'usage courant et tous autres objets, y compris éventuellement des espèces monétaires, appartenant aux membres de l'équipage et transportés à bord du navire.

*Heure d'arrivée.* Heure à laquelle un navire s'arrête, au mouillage ou à quai, dans un port.

*Membre de l'équipage.* Toute personne qui est effectivement engagée pour accomplir à bord, au cours d'un voyage, des tâches se rapportant au fonctionnement ou au service du navire et qui figure sur la liste d'équipage.

*Pièces de recharge du navire.* Articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés au navire qui les transporte.

*Poste.* Correspondance et autres objets confiés par des administrations postales et destinés à être remis à des administrations postales.

*Pouvoirs publics.* Organismes ou fonctionnaires dans un Etat qui sont chargés d'appliquer ou de faire observer les lois et règlements dudit Etat se rapportant à l'un quelconque des aspects des normes et pratiques recommandées que contient la présente Annexe.

*Provisions de bord.* Marchandises à utiliser à bord, comprenant les produits de consommation, les marchandises à vendre aux passagers et aux membres de l'équipage, le combustible et les lubrifiants, mais non compris les agrès et apparaux et les pièces de recharge du navire.

***B. DISPOSITIONS GENERALES***

Compte tenu du paragraphe 2 de l'article V de la Convention, les dispositions de la présente Annexe n'empêchent pas les pouvoirs publics de prendre toutes les mesures appropriées, ainsi que de demander des renseignements supplémentaires qui peuvent se révéler nécessaires au cas

où ils suspectent une fraude ou pour résoudre des problèmes particuliers constituant une menace grave pour l'ordre public, la sécurité publique ou la santé publique, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation des maladies ou fléaux qui s'attaquent aux animaux ou aux végétaux.

1.1 *Norme.* Les pouvoirs publics ne demandent, dans tous les cas, que les renseignements indispensables et en réduisent le nombre au minimum.

Lorsqu'à l'Annexe figure une énumération de renseignements, les pouvoirs publics ne demandent que ceux qui leur paraissent indispensables.

1.2 *Pratique recommandée.* Compte tenu du fait que des documents peuvent être séparément prescrits et imposés à certaines fins dans la présente Annexe, les pouvoirs publics, prenant en considération l'intérêt des personnes qui sont tenues de remplir lesdits documents ainsi que l'objet de ces documents, devraient prévoir la fusion en un seul de deux ou plusieurs documents dans tous les cas où cela est possible et où il en résulterait une simplification appréciable.

## CHAPITRE 2—ENTREE, SEJOUR AU PORT ET SORTIE DES NAVIRES

Le présent chapitre concerne les formalités exigées des armateurs par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie d'un navire; il ne signifie nullement que certains certificats et autres documents du navire relatifs à l'immatriculation, aux dimensions, à la sécurité, à l'équipage dudit navire et autres renseignements, ne doivent pas être présentés aux autorités compétentes.

### A. DISPOSITIONS GENERALES

2.1 *Norme.* Les pouvoirs publics n'exigent pas, à l'arrivée ou à la sortie des navires auxquels s'applique la présente Convention, la remise de documents autres que ceux prévus au présent chapitre.

Les documents visés sont:

- la déclaration générale
- la déclaration de la cargaison
- la déclaration des provisions de bord
- la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- la liste de l'équipage
- la liste des passagers
- le bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste
- la déclaration maritime de santé.

### B. CONTENU ET OBJET DES PAPIERS DE BORD

2.2 *Norme.* La déclaration générale est le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée et à la sortie, les renseignements relatifs au navire.

2.2.1 *Pratique recommandée.* Le même modèle de déclaration générale devrait être accepté tant à l'entrée qu'à la sortie d'un navire.

**2.2.2 Pratique recommandée.** Dans la déclaration générale, les pouvoirs publics ne devraient exiger d'autres renseignements que les suivants:

- nom et description du navire
- nationalité du navire
- renseignements relatifs à l'immatriculation
- renseignements relatifs à la jauge
- nom du capitaine
- nom et adresse de l'agent du navire
- description sommaire de la cargaison
- nombre de membres de l'équipage
- nombre de passagers
- renseignements sommaires relatifs au voyage
- date et heure d'arrivée, ou date de départ
- port d'arrivée ou de départ
- emplacement du navire dans le port.

**2.2.3 Norme.** Les pouvoirs publics acceptent la déclaration générale datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine.

**2.3 Norme.** La déclaration de la cargaison est le document de base sur lequel figurent les renseignements relatifs à la cargaison exigés par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie. Cependant, des renseignements sur les cargaisons dangereuses peuvent être demandés séparément.

**2.3.1 Pratique recommandée.** Dans la déclaration de la cargaison, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres renseignements que les suivants:

- a) à l'arrivée
  - nom et nationalité du navire
  - nom du capitaine
  - port de provenance
  - port où est rédigée la déclaration
  - marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises
  - numéro des connaissances de la cargaison destinée à être débarquée au port en question
  - ports auxquels la marchandise restant à bord doit être débarquée
  - premier port d'embarquement de la marchandise chargée sous connaissance direct;
- b) au départ
  - nom et nationalité du navire
  - nom du capitaine
  - port de destination
  - pour les marchandises chargées au port en question: marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises
  - numéros des connaissances pour les marchandises embarquées au port en question.

**2.3.2 Pratique recommandée.** Pour la cargaison demeurant à bord, les pouvoirs publics ne devraient exiger que des détails sommaires sur un minimum de points essentiels.

**2.3.3 Norme.** Les pouvoirs publics acceptent la déclaration de la cargaison datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine.

**2.3.4 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient accepter, en lieu et place de la déclaration de la cargaison, un exemplaire du manifeste du navire à la condition qu'il contienne tous les renseignements visés aux pratiques recommandées 2.3.1 et 2.3.2 et qu'il soit daté et signé comme prévu à la norme 2.3.3.

Les pouvoirs publics pourraient également accepter un exemplaire du connaissance signé comme prévu à la norme 2.3.3 ou une copie certifiée conforme, si la variété et le nombre des marchandises énumérées le permettent et si les renseignements visés dans les pratiques recommandées 2.3.1 et 2.3.2 qui ne figurent pas sur lesdites copies sont fournis par ailleurs et dûment certifiés.

**2.3.5 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient admettre que les colis non portés au manifeste, en possession du capitaine, ne figurent pas sur la déclaration de la cargaison, à condition que les renseignements s'y rapportant leur soient fournis séparément.

**2.4 Norme.** La déclaration des provisions de bord est le document de base sur lequel figurent les renseignements relatifs aux provisions de bord exigés par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie.

**2.4.1 Norme.** Les pouvoirs publics acceptent la déclaration des provisions de bord datée et signée par le capitaine ou par un officier de bord dûment autorisé par le capitaine et ayant une connaissance personnelle de ces provisions.

**2.5 Norme.** La déclaration des effets et marchandises de l'équipage est le document de base sur lequel figurent les renseignements exigés par les pouvoirs publics touchant les effets et marchandises de l'équipage. Elle n'est pas exigée à la sortie.

**2.5.1 Norme.** Les pouvoirs publics acceptent la déclaration des effets et marchandises de l'équipage datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine. Les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage appose sa signature ou, s'il ne le peut, une marque distinctive en face de la déclaration relative à ses effets et marchandises.

**2.5.2 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient normalement exiger de renseignements pour les effets et marchandises de l'équipage que s'ils sont passibles de droits ou soumis à des prohibitions ou à des restrictions.

**2.6 Norme.** La liste de l'équipage est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics les renseignements relatifs au nombre de membres de l'équipage et à sa composition, à l'entrée comme à la sortie d'un navire.

**2.6.1 Pratique recommandée.** Dans la liste de l'équipage, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres renseignements que les suivants:

- nom et nationalité du navire
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- grade ou fonction
- date et lieu de naissance
- nature et numéro de la pièce d'identité
- port et date d'arrivée
- venant de

**2.6.2 Norme.** Les pouvoirs publics acceptent la liste de l'équipage datée et signée par le capitaine ou un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine.

**2.7 Norme.** La liste des passagers est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics les renseignements relatifs aux passagers à l'arrivée comme à la sortie d'un navire.

**2.7.1 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger de liste des passagers pour de courtes traversées ou des services mixtes navire/chemin de fer entre pays voisins.

**2.7.2 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger de cartes d'embarquement ou de débarquement, en sus des listes de passagers, pour les passagers dont le nom figure sur ces listes. Toutefois, lorsque les pouvoirs publics doivent faire face à des problèmes particuliers qui constituent un danger sérieux pour la santé publique, ils peuvent demander à une personne effectuant un voyage international de donner à l'arrivée, par écrit, son adresse au lieu de destination.

**2.7.3 Pratique recommandée.** Dans la liste des passagers, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres renseignements que les suivants:

- nom et nationalité du navire
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- date de naissance
- lieu de naissance
- port d'embarquement
- port de débarquement
- port et date d'entrée du navire.

**2.7.4 Pratique recommandée.** Une liste établie par la compagnie de navigation pour son usage propre devrait être acceptée en lieu et place de la liste des passagers sous réserve qu'elle contienne au moins les renseignements prévus à la pratique recommandée 2.7.3 et qu'elle soit datée et signée conformément à la norme 2.7.5.

**2.7.5 Norme.** Les pouvoirs publics acceptent la liste des passagers datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine.

**2.7.6 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient veiller à ce que les armateurs leur notifient à l'arrivée la présence de tout passager clandestin découvert à bord.

**2.8 Norme.** A l'entrée comme à la sortie d'un navire, les pouvoirs publics n'exigent pas, pour la poste, de déclaration écrite autre que celle prescrite par la Convention postale universelle.

**2.9 Norme.** La déclaration maritime de santé est le document de base qui fournit à l'autorité sanitaire du port les renseignements relatifs à l'état sanitaire à bord du navire au cours de la traversée et à son entrée dans le port.

### C. DOCUMENTS D'ENTREE

**2.10 Norme.** A l'entrée d'un navire dans un port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de:

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 4 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- 4 exemplaires de la liste de l'équipage
- 4 exemplaires de la liste des passagers
- 1 exemplaire de la déclaration maritime de santé.

#### D. DOCUMENTS DE SORTIE

2.11 *Norme.* Au départ du navire, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de:

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 3 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la liste de l'équipage
- 2 exemplaires de la liste des passagers.

2.11.1 *Pratique recommandée.* Une nouvelle déclaration de la cargaison ne devrait pas être exigée à la sortie en ce qui concerne la cargaison qui a fait l'objet d'une déclaration à l'entrée dans le même port et qui est demeurée à bord.

2.11.2 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics ne devraient exiger de déclaration séparée de provisions de bord ni pour les provisions qui ont fait l'objet d'une déclaration à l'arrivée ni pour les provisions embarquées dans le port et couvertes par un autre document douanier présenté dans ce port.

2.11.3 *Norme.* Lorsque les pouvoirs publics demandent des renseignements concernant l'équipage d'un navire à la sortie, l'exemplaire de la liste de l'équipage présenté à l'arrivée est accepté à la sortie s'il est à nouveau signé et fait état de toute modification apportée au nombre ou à la composition de l'équipage, ou précise qu'aucune modification n'a été apportée.

#### E. MESURES VISANT A FACILITER LE DEROULEMENT DES FORMALITES CONCERNANT LA CARGAISON, LES PASSAGERS, L'EQUIPAGE ET LES BAGAGES

2.12 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des administrations portuaires, veiller à ce que la durée d'immobilisation au port soit réduite au strict minimum et, à cette fin, prévoir des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations. Ils devraient en outre réexaminer fréquemment toutes les mesures relatives à l'entrée et à la sortie des navires y compris les dispositions concernant notamment l'embarquement, le débarquement, le chargement, le déchargement et l'entretien courant. Ils devraient prendre des dispositions pour que les formalités d'entrée et de sortie des navires de charge et de leur cargaison puissent s'effectuer dans la mesure du possible dans la zone de chargement et de déchargement.

2.12.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des administrations portuaires, veiller à ce que des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations soient prises en vue de simplifier et de faciliter la manutention et les formalités de dédouanement des marchandises. Ces dispositions devraient porter sur toutes les opérations à partir de l'arrivée du navire à quai: déchargement, dédouanement et, s'il y a lieu, entreposage ou réexpédition. Un accès commode et direct devrait être aménagé entre le magasin de marchandises et la zone des douanes, qu'il convient de situer l'un et l'autre à proximité des quais, et des appareils d'acheminement devraient être mis en place partout où cela est possible.

#### **F. ESCALES SUCCESSIVES DANS DEUX OU PLUSIEURS PORTS D'UN MEME ETAT**

**2.13 Pratique recommandée.** Compte tenu des formalités effectuées à l'entrée d'un navire dans le premier port d'escale sur le territoire d'un Etat, les formalités et documents exigés par les pouvoirs publics à toute escale ultérieure dans ce pays, faite sans escale intermédiaire dans un autre pays, devraient être réduites à un minimum.

#### **G. ETABLISSEMENT DES DOCUMENTS**

**2.14 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, dans toute la mesure possible, accepter les documents visés à la présente Annexe, exception faite de ceux visés à la norme 3.7, quelle que soit la langue dans laquelle les renseignements sont fournis, étant entendu qu'une traduction écrite ou orale dans une des langues officielles de leur pays ou de l'Organisation peut être exigée lorsque les pouvoirs publics l'estiment nécessaire.

**2.15 Norme.** Les pouvoirs publics n'exigent pas que les documents visés au présent chapitre soient dactylographiés. Les mentions manuscrites, à l'encre ou au crayon indélébile, sont acceptées si elles sont lisibles.

**2.16 Norme.** Les pouvoirs publics du port d'entrée, de déchargeement ou de transit n'exigent pas que l'un quelconque des documents relatifs au navire, à la cargaison, aux provisions de bord, aux passagers ou à l'équipage, visés dans le présent chapitre, soit légalisé, contrôlé ou authentifié par l'un de leurs représentants à l'étranger ou qu'il lui soit soumis au préalable. Cette disposition ne signifie nullement qu'il leur est interdit de demander que le passeport ou une autre pièce d'identité d'un passager ou d'un membre de l'équipage leur soit présenté aux fins de visa ou à d'autres fins analogues.

### **CHAPITRE 3—ARRIVÉE ET DEPART DES PERSONNES**

Ce chapitre concerne les dispositions relatives aux formalités exigées par les pouvoirs publics en ce qui concerne l'équipage et les passagers à l'entrée ou à la sortie d'un navire.

#### **A. CONDITIONS ET FORMALITES D'ARRIVÉE ET DE DEPART**

**3.1 Norme.** Un passeport en cours de validité constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie d'un navire, les renseignements concernant le passager.

**3.1.1 Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient, autant que possible, convenir, par voie d'accord bilatéral ou multilatéral, d'accepter des pièces officielles d'identité en lieu et place de passeports.

**3.2 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prendre des dispositions en vertu desquelles les passeports des passagers, ou autres pièces officielles d'identité en tenant lieu, ne seraient contrôlés qu'une fois par les autorités d'immigration, à l'arrivée comme au départ. La présentation des passeports ou d'autres pièces officielles d'identité en tenant lieu pourra, en outre, être demandée aux fins de contrôle ou d'identification dans le cadre des formalités de douane ou d'autres formalités, à l'arrivée et au départ.

**3.3 Pratique recommandée.** Après la présentation des passeports ou pièces officielles d'identité en tenant lieu, les pouvoirs publics devraient, immédiatement après vérification, restituer ces documents et non les détenir à des fins de contrôle supplémentaire sauf si un obstacle quelconque s'oppose à l'admission d'un passager sur le territoire.

**3.4 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger des passagers à l'embarquement ou au débarquement, ou des armateurs agissant en leur nom, de renseignements écrits autres que ceux figurant dans leurs passeports ou pièces officielles d'identité, ou faisant double emploi avec celles-ci, à moins qu'ils ne soient destinés à compléter les documents visés à la présente Annexe.

**3.5 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics qui exigent des passagers, à l'embarquement ou au débarquement, des renseignements supplémentaires par écrit qui ne sont pas destinés à compléter les documents visés à la présente Annexe, devraient limiter leurs questions aux fins d'une plus ample identification des passagers aux mentions énumérées dans la pratique recommandée 3.6 (carte d'embarquement ou de débarquement). Lesdits pouvoirs publics devraient accepter la carte d'embarquement ou de débarquement remplie par le passager sans exiger que cette carte soit remplie ou contrôlée par l'armateur. La carte devrait être remplie en écriture cursive, lisiblement, sauf si le formulaire spécifie des caractères d'imprimerie.

Il ne devrait être exigé de chaque passager qu'un exemplaire de la carte d'embarquement ou de débarquement, y compris, le cas échéant, des copies obtenues par duplication.

**3.6 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger pour la carte d'embarquement ou de débarquement d'autres renseignements que les suivants :

- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- numéro du passeport ou autre pièce officielle d'identité
- date de naissance
- lieu de naissance
- profession
- port d'embarquement ou de débarquement
- sexé
- adresse au lieu de destination
- signature.

**3.7 Norme.** Dans le cas où les personnes se trouvant à bord doivent faire la preuve qu'elles sont protégées contre le choléra, la fièvre jaune ou la variole, les pouvoirs publics acceptent le certificat international de vaccination ou de revaccination dans les formes prévues par le Règlement sanitaire international.

**3.8 Pratique recommandée.** L'examen médical des personnes qui se trouvent à bord d'un navire ou qui en débarquent devrait être, en règle générale, limité à celles qui arrivent d'une région infectée par l'une des maladies quarantaines, au cours de la période d'incubation de la maladie en cause (comme il est prévu dans le Règlement sanitaire international). Néanmoins, toutes ces personnes peuvent être soumises à un examen médical supplémentaire, conformément aux dispositions du Règlement sanitaire international.

**3.9 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient normalement opérer de contrôle douanier des bagages accompagnés des passagers, à l'entrée, que par sondage ou contrôle sélectif. Il ne devrait, autant que possible, pas être exigé de déclaration écrite pour les bagages accompagnés des passagers.

**3.9.1 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, chaque fois qu'il est possible, supprimer les formalités de contrôle des bagages accompagnés des passagers au départ.

**3.9.2 Pratique recommandée.** Lorsque le contrôle des bagages accompagnés d'un passager, à la sortie, ne peut être entièrement évité, ce contrôle devrait normalement être limité à un sondage ou à un contrôle sélectif.

**3.10 Norme.** Une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité ou un passeport constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie d'un navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage.

**3.10.1 Norme.** Dans la pièce d'identité des gens de mer, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres renseignements que les suivants:

- nom de famille
- prénoms
- —date et lieu de naissance
- nationalité
- signalement
- photographie d'identité (certifiée)
- signature
- date d'expiration (le cas échéant)
- autorité publique ayant délivré le document.

**3.10.2 Norme.** Lorsqu'un marin doit se rendre dans un pays ou le quitter en qualité de passager, par un moyen quelconque de transport:

- a) pour rejoindre son navire ou gagner un autre navire,
- b) pour passer en transit, afin de rejoindre son navire dans un autre pays, ou retourner dans son pays, ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du pays en question,

les pouvoirs publics acceptent la pièce d'identité des gens de mer en cours de validité, au lieu d'un passeport, lorsque celle-ci donne la garantie que son titulaire sera réadmis dans le pays qui l'a délivrée.

**3.10.3 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient normalement ne pas exiger des membres de l'équipage de papiers individuels d'identité ni de renseignements autres que ceux qui figurent sur la liste de l'équipage, pour compléter la pièce d'identité des gens de mer.

#### **B. MESURES VISANT A FACILITER LE DÉROULEMENT DES FORMALITÉS CONCERNANT LA CARGAISON, LES PASSAGERS L'EQUIPAGE ET LES BAGAGES**

**3.11 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des administrations portuaires, prendre toutes dispositions pour accélérer les formalités, tant pour les passagers que pour l'équipage et les bagages, et prévoir à cet effet un personnel et des installations suffisants, en veillant particulièrement aux dispositifs de chargement, de déchargement et d'acheminement des bagages (y compris l'utilisation de systèmes mécanisés), de même qu'aux points où les passagers risquent le plus d'être retardés. Des dispositions devraient être prises afin de permettre, au besoin, une circulation à l'abri entre le navire et le poste de contrôle des passagers ou de l'équipage.

**3.11.1 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient:

- a) avec le concours des armateurs et des administrations portuaires, adopter les mesures nécessaires telles que:
  - i) méthode d'acheminement individuel et continu des passagers et des bagages;
  - ii) système permettant aux passagers d'identifier et de retirer rapidement leurs bagages enregistrés dès que ceux-ci sont déposés aux emplacements où ils peuvent être réclamés;
- b) veiller à ce que les administrations portuaires prennent toutes dispositions:
  - i) pour que soient facilités, à l'intention des passagers et de leurs bagages, les accès aux moyens de transport locaux;
  - ii) pour que les locaux dans lesquels l'équipage pourrait être appelé à se rendre en vue des divers contrôles soient aisément accessibles et aussi proches que possible les uns des autres.

**3.12 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient exiger des armateurs qu'ils veillent à ce que le personnel du navire prenne toutes dispositions pour aider à l'accomplissement rapide des formalités à l'arrivée concernant les passagers et l'équipage. Ces dispositions peuvent consister à:

- a) envoyer aux pouvoirs publics intéressés un message indiquant, à l'avance, l'heure prévue d'arrivée ainsi que les renseignements sur toute modification d'horaire, y compris l'itinéraire du voyage si ce renseignement peut affecter les formalités de contrôle;
- b) tenir prêts les documents de bord pour un examen rapide;
- c) préparer les échelles de coupée et autres moyens d'accostage alors que le navire se rend à quai ou au mouillage;
- d) organiser rapidement le rassemblement en bon ordre et la présentation au contrôle des personnes à bord, munies des documents nécessaires, en libérant notamment les membres de l'équipage de leurs tâches essentielles, dans la salle des machines ou ailleurs.

**3.13 Pratique recommandée.** Le ou les noms de famille devraient être inscrits en premier sur les documents relatifs aux passagers et à l'équipage; lorsqu'il est fait usage des noms du père et de la mère, le nom du père devrait être inscrit le premier. Lorsque pour les femmes mariées il est fait usage du nom du mari et du nom de la femme, le nom du mari devrait être inscrit le premier.

**3.14 Norme.** Les pouvoirs publics doivent procéder, sans retard injustifié, au contrôle des passagers et de l'équipage en vue de leur admission sur le territoire de l'Etat, lorsque ce contrôle est exigé.

**3.15 Norme.** Les pouvoirs publics n'infligent pas de sanctions aux armateurs lorsqu'ils jugent insuffisants les documents présentés par un passager aux fins de contrôle ou lorsqu'un passager ne peut être admis, pour ce motif, sur le territoire de l'Etat.

**3.15.1 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient inviter les armateurs à prendre toutes dispositions utiles pour que les passagers soient en possession de tous documents exigés aux fins de contrôle par les Gouvernements contractants.

## CHAPITRE 4—HYGIENE, SERVICES MEDICAUX ET QUARANTINE, SERVICES VETERINAIRES ET PHYTOSANITAIRES

**4.1 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics d'un Etat qui n'est pas partie au Règlement sanitaire international devraient s'efforcer d'appliquer les dispositions de ce Règlement aux transports maritimes internationaux.

**4.2 Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants ayant des intérêts communs en raison de leurs conditions sanitaires, géographiques, sociales et économiques devraient conclure des arrangements spéciaux, au titre de l'article 104 du Règlement sanitaire international, dans le cas où de tels arrangements facilitent l'application de ce Règlement.

**4.3 Pratique recommandée.** Lorsque des certificats sanitaires ou autres documents analogues sont exigés pour l'expédition de certains animaux ou de certaines plantes ou des produits qui en dérivent, ces certificats ou documents devraient être simples et faire l'objet d'une large diffusion; les Gouvernements contractants devraient collaborer en vue de normaliser ces documents.

**4.4 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, chaque fois que cela est possible, accorder la libre pratique par radio à un navire lorsque, compte tenu des renseignements fournis par ce navire avant son entrée dans le port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire. Les autorités sanitaires devraient, autant que possible, être autorisées à monter à bord avant l'entrée du navire dans le port.

**4.4.1 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'obtenir la coopération des armateurs pour qu'ils se conforment à toute demande selon laquelle une maladie à bord d'un navire doit être signalée sans délai par radio à l'autorité sanitaire du port de destination du navire afin de faciliter l'envoi du personnel médical spécialisé et du matériel nécessaires pour les formalités sanitaires à l'arrivée.

**4.5 Norme.** Les pouvoirs publics doivent prendre des dispositions pour que toutes les agences de voyage ou autres organismes puissent fournir aux passagers, suffisamment à l'avance, la liste des vaccinations exigées par les pouvoirs publics des pays en cause, ainsi que des formules de certificats de vaccination conformes au Règlement sanitaire international. Les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures souhaitables pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent les certificats internationaux de vaccination ou de revaccination, pour en assurer l'uniformisation de l'emploi.

**4.6 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient fournir les installations et les services nécessaires à la vaccination ou la revaccination, ainsi qu'à la délivrance des certificats internationaux correspondants, dans le plus grand nombre possible de ports.

**4.7 Norme.** Les pouvoirs publics s'assurent que les mesures sanitaires et les formalités de santé sont entreprises sur le champ, terminées sans retard et appliquées sans discrimination.

**4.8 Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient entretenir, dans le plus grand nombre possible de ports, des installations et services suffisants pour permettre l'application efficace des mesures sanitaires et phytosanitaires ou vétérinaires.

**4.9 Pratique recommandée.** Pour tous les soins médicaux à donner en cas d'urgence à l'équipage et aux passagers, des installations médicales accessibles sans difficulté devraient, autant qu'il est raisonnable et possible, être prévues dans le plus grand nombre possible de ports de chaque Etat.

**4.10 Norme.** Sauf en cas d'urgence comportant un danger grave pour la santé publique, l'autorité sanitaire d'un port ne doit pas, en raison d'une autre maladie épidémique, empêcher un navire qui n'est pas infecté ou suspect d'être infecté d'une maladie quarantenaire de décharger ou de charger des marchandises, ou de procéder à son avitaillement, ou de prendre à bord du combustible ou des carburants et de l'eau potable.

**4.11 Pratique recommandée.** Les expéditions par mer d'animaux, de matières premières animales, de produits animaux bruts, de denrées alimentaires d'origine animale et de produits végétaux quarantinaires devraient être autorisées dans des circonstances déterminées lorsqu'elles sont accompagnées d'un certificat de quarantaine établi dans la forme approuvée par les Etats intéressés.

## CHAPITRE 5—DISPOSITIONS DIVERSES

### A. SOUMISSIONS ET AUTRES FORMES DE GARANTIE

**5.1 Pratique recommandée.** Lorsque les pouvoirs publics exigent des armateurs le dépôt de soumissions ou autres formes de garantie pour couvrir leurs obligations en vertu des lois et règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la santé publique, à la protection phytosanitaire ou vétérinaire ou autres lois et règlements analogues de l'Etat, lesdits pouvoirs publics devraient autant que possible autoriser le dépôt d'une seule soumission globale.

### B. ERREURS DANS LES DOCUMENTS: SANCTIONS

**5.2 Norme.** Les pouvoirs publics autorisent, sans que le départ du navire en soit retardé, la correction d'erreurs dans un document visé à la présente Annexe lorsqu'ils admettent que ces erreurs ont été commises par inadvertance, qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements, à la condition que lesdites erreurs soient relevées avant que le contrôle des documents soit achevé et qu'elles soient rectifiées sans retard.

**5.3 Norme.** En cas d'erreurs relevées dans les documents visés à la présente Annexe et signés par l'armateur, le capitaine, ou en leur nom, il n'est pas infligé de sanctions avant que les pouvoirs publics n'aient mis ceux-ci en mesure de prouver que les erreurs ont été commises par inadvertance et qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements.

### C. SERVICES DANS LES PORTS

**5.4 Pratique recommandée.** Les services habituels des pouvoirs publics, dans un port, devraient être fournis gratuitement pendant les heures régulières de service. Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'établir, pour leurs services portuaires, des heures régulières de service correspondant aux périodes où le volume de travail est habituellement le plus fort.

**5.4.1 Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient adopter toutes les mesures appropriées pour organiser les services habituels des pouvoirs publics dans les ports de manière à éviter de retarder indûment les navires après leur arrivée ou lorsqu'ils sont prêts à partir, et à réduire au minimum le temps nécessaire pour remplir les formalités, à condition que l'heure d'arrivée ou de départ prévue soit notifiée aux pouvoirs publics en temps utile.

**5.4.2 Norme.** L'autorité sanitaire ne perçoit aucun droit pour toute visite médicale ainsi que pour tout examen complémentaire, bactériologique ou autre, effectué à quelque moment que ce soit, de jour ou de nuit, qui peut être nécessaire pour connaître l'état de santé de la personne examinée; elle ne perçoit pas davantage de droits pour la visite et l'inspection du navire à des fins de quarantaine, sauf si l'inspection a pour objet la délivrance d'un certificat de dératification ou d'exemption de dératification. Il ne sera pas perçu de droits pour la vaccination d'une personne arrivant sur un navire, ni pour la délivrance d'un certificat de vaccination. Cependant, si des mesures autres que celles indiquées ci-dessus sont nécessaires à l'égard d'un navire, de ses passagers ou de son équipage et que des droits sont prélevés, ils le seront conformément à un tarif unique, uniforme sur tout le territoire de l'Etat intéressé. Ces droits sont perçus sans distinction quant à la nationalité, au domicile, ou à la résidence de la personne intéressée, ou à la nationalité, au pavillon, à l'immatriculation ou à la propriété du navire.

**5.4.3 Pratique recommandée.** Lorsque les pouvoirs publics fournissent des services en dehors des heures régulières visées à la pratique recommandée 5.4, ils devraient le faire à des conditions raisonnables et qui n'excèdent pas le coût réel des services rendus.

**5.5 Norme.** Lorsque le mouvement des navires dans un port le justifie, les pouvoirs publics doivent veiller à fournir les services nécessaires à l'accomplissement des formalités relatives à la cargaison et aux bagages, quelles que soient leur valeur et leur nature.

**5.6 Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient prendre des dispositions par lesquelles un gouvernement accorderait à un autre gouvernement certaines facilités, avant le voyage ou en cours de traversée, pour inspecter les navires, les passagers, les membres de l'équipage, les bagages, les marchandises, ainsi que les documents de douane, d'immigration, de santé publique et de protection phytosanitaire et vétérinaire, lorsque cette mesure peut faciliter l'accomplissement des formalités à l'arrivée sur le territoire du second Etat.

#### **D. CARGAISON NON DECHARGEES DANS LE PORT DE DESTINATION PREVU**

**5.7 Norme.** Lorsque tout ou partie de la cargaison mentionnée dans la déclaration de cargaison n'est pas déchargé au port de destination prévu, les pouvoirs publics doivent permettre que cette déclaration soit modifiée et ne pas infliger de sanctions s'ils ont la certitude que la cargaison en cause n'a pas été chargée à bord du navire ou, si elle l'a été, qu'elle a été déchargée dans un autre port.

**5.8 Norme.** Lorsque par erreur, ou pour toute autre raison valable, tout ou partie de la cargaison est déchargé dans un port autre que le port prévu, les pouvoirs publics facilitent sa réexpédition à destination. Cette disposition ne s'applique pas toutefois aux marchandises dangereuses, prohibées ou soumises à restriction.

### **E. LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR**

**5.9 Norme.** Les pouvoirs publics n'exigent pas de l'armateur qu'il fasse figurer des renseignements spéciaux à leur intention sur le connaissance ou la copie de ce document, à moins que l'armateur n'agisse en qualité d'importateur ou d'exportateur, ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

**5.10 Norme.** Les pouvoirs publics ne rendent pas l'armateur responsable de la présentation ou de l'exactitude des documents exigés de l'importateur ou de l'exportateur en vue du dédouanement, à moins qu'il n'agisse lui-même en qualité d'importateur ou d'exportateur, ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### РАЗДЕЛ I – ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### А. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем Приложении ниже приведенным терминам даны следующие значения:

**Груз:** Любые товары и любого рода предметы, перевозимые на судне, за исключением почты, судовых припасов, судовых запасных частей и снаряжения, личных вещей экипажа и багажа, следующего с пассажирами.

**Личные вещи экипажа судна.** Одежда, предметы повседневного обихода и любые другие вещи, принадлежащие членам экипажа судна и перевозимые на судне, включая валюту.

**Член экипажа судна.** Любое лицо, действительно занятное во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

**Почта.** Почтовые отправления и прочие предметы, сдаваемые на судно почтовыми службами и предназначенные для доставки почтовым службам.

**Багаж, следующий с пассажирами.** Имущество, включая валюту, перевозимое пассажиром на том же судне, что и сам пассажир, независимо от того, находится оно в его личной собственности или нет, но при условии, что оно не перевозится по договору о перевозке или другому подобному соглашению.

**Государственные власти.** Органы или должностные лица государства, ответственные за применение и выполнение законов и правил этого государства, относящихся ко всем аспектам Стандартов и Рекомендуемых Практик настоящего Приложения.

**Судовладелец.** Лицо, владеющее или оперирующее судном, независимо от того, является ли оно частным лицом, корпорацией или другим юридическим лицом, и любое лицо, действующее от имени владельца или лица, оперирующего судном.

**Судовое снаряжение.** Предметы, за исключением судовых запасных частей, находящиеся и предназначенные для использования на судне, которые являются движимыми, но не имеют потребительского характера, включая такие принадлежности судна, как спасательные шлюпки, спасательные средства, мебель, судовое снаряжение и другие подобные предметы.

**Судовые запасные части.** Предметы, предназначенные для ремонта или замены частей оборудования судна, на котором они перевозятся.

**Судовые припасы.** Товары, предназначенные для потребления на судне, включая продовольственные товары, товары, подлежащие продаже пассажирам и членам экипажа судна, топливо и смазочные материалы. Сюда не входят предметы судового снаряжения и судовые запасные части.

**Час прихода.** Час постановки прибывшего в порт судна на якорную стоянку или у причала.

#### • В. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Учитывая пункт 2 Статьи У Конвенции, Положения Настоящего Приложения не запрещают государственным властям принимать

такие надлежащие меры (включая затребование дополнительных сведений), какие могут быть необходимы в случае подозреваемого обмана или для разрешения особых проблем, представляющих серьезную опасность для общественного порядка (*ordre public*), государственной безопасности или здравоохранения, либо для предупреждения завоза или распространения болезней либо падежа среди животных и растений.

**1.1 Стандарт.** Государственные власти требуют во всех случаях представления только необходимой информации и сводят к минимуму количество ее вопросов.

Там, где в Приложении приведен конкретный перечень данных, государственные власти не требуют представления тех из них, которые они не считают необходимыми.

**1.2 Рекомендуемая Практика.** Несмотря на то, что предъявление отдельных документов для некоторых целей может быть предписано и требоваться в настоящем Приложении, государственным властям, имея в виду интересы тех лиц, от которых требуется заполнение документов, также как и цели, для которых они будут использованы, следует предусматривать обобщение любых двух или большего числа их в один документ во всех случаях, когда это целесообразно и в итоге может быть достигнуто значительное упрощение формальностей.

## РАЗДЕЛ 2 – ПРИХОД, СТОЯНКА И ОТХОД СУДНА

Этот раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от судовладельцев по приходе, во время стоянки и при отходе судна, и не должен быть истолкован как исключающий требование о предъявлении для проверки надлежащими властями сертификатов и других документов, находящихся на судне и касающихся его регистрации, обмера, безопасности, экипажа и других соответствующих вопросов.

### A. ОБЩАЯ ЧАСТЬ

**2.1 Стандарт.** Государственные власти не требуют для оставления у себя при приходе или отходе судов, к которым настоящая Конвенция относится, каких-либо других документов кроме тех, которые указаны в настоящем разделе.

Этими документами являются:

- Общая декларация
- Декларация о грузе
- Декларация о судовых припасах
- Декларация об личных вещах экипажа судна
- Судовая роль
- Список пассажиров
- Документ, предписываемый Всемирной Почтовой Конвенцией
- Морская санитарная декларация.

### B. СОДЕРЖАНИЕ И НАЗНАЧЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

**2.2 Стандарт.** Общая декларация служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о судне при его приходе и отходе.

**2.2.1 Рекомендуемая Практика.** Для прихода и отхода судна следует принимать одинаковую форму Общей декларации.

**2.2.2 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям не следует требовать включения в Общую декларацию сведений, иных чем следующие:

- Название и описание судна
- Национальная принадлежность судна
- Данные о регистрации
- Данные о тоннаже
- Фамилия капитана
- Фамилия и адрес судового агента
- Краткое описание груза
- Количество членов экипажа судна
- Количество пассажиров
- Краткие сведения о рейсе
- Дата и час прихода или дата отхода
- Порт прихода или отхода
- Место стоянки судна в порту.

**2.2.3 Стандарт.** Государственные власти принимают Общую декларацию, датированную и подписанную капитаном, судовым агентом или каким-либо другим лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном.

**2.3 Стандарт.** Декларация о грузе служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о грузе судна при его приходе и отходе. Однако, отдельно может потребоваться также представление сведений о любых опасных грузах.

**2.3.1 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям не следует требовать включения в Декларацию о грузе сведений, иных чем следующие:

- Название и национальная принадлежность судна
  - Фамилия капитана
  - Порт отправления
  - Порт составления Декларации
  - Марка и серийный номер; количество и тип упаковки
  - Количество и описание грузов
  - Номера коносаментов на груз, подлежащий выгрузке в данном порту
  - Порты выгрузки остающегося на борту груза
  - Первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по коносаментам;
- b) при отходе
- Название и национальная принадлежность судна
  - Фамилия капитана
  - Порт назначения;
  - В отношении груза, взятого в данном порту;
  - марка и серийный номер; количество и тип упаковки; количество и описание грузов;
  - Номера коносаментов на груз, взятый в данном порту.

**2.3.2 Рекомендуемая Практика.** В отношении груза, остающегося на борту, государственные власти требуют представления минимально необходимого количества сведений.

**2.3.3 Стандарт.** Государственные власти принимают Декларацию о грузе, датированную и подписанную капитаном, судовым агентом или каким-либо другим лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном.

**2.3.4 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует принимать вместо Декларации о грузе экземпляр судового манифеста при условии, что он содержит все сведения, требуемые в соответствии с Рекомендуемой Практикой 2.3.1 и 2.3.2, датирован и подписан в соответствии со Стандартом 2.3.3.

В качестве альтернативы государственные власти могут принимать экземпляр коносамента, подписанный в соответствии со Стандартом 2.3.3, или его заверенную копию, если это целесообразно с точки зрения характера и количества груза, и при условии, что любые сведения, необходимые в соответствии с Рекомендуемыми Практиками 2.3.1 и 2.3.2, которые не содержатся в таких документах, представляются в другой форме и надлежащим образом заверяются.

**2.3.5 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует позволять не указывать в Декларации о грузе не внесенные в манифест вещи, принадлежащие капитану, при условии, что сведения об этих вещах будут представлены отдельно.

**2.4 Стандарт.** Основным документом о судовых припасах, содержащим сведения, требуемые государственными властями при приходе и отходе судна, является Декларация о судовых припасах.

**2.4.1 Стандарт.** Государственные власти принимают Декларацию о судовых припасах, датированную и подписанную капитаном или каким-либо лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном и лично осведомленным о судовых припасах.

**2.5 Стандарт.** Основным документом о личных вещах экипажа, содержащим сведения, требуемые государственными властями, является Декларация о личных вещах экипажа.

Она не требуется при отходе.

**2.5.1 Стандарт.** Государственные власти принимают Декларацию о личных вещах экипажа, датированную и подписанную капитаном или каким-либо другим лицом командного состава судна, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном. Государственные власти могут также требовать от каждого члена экипажа судна его подпись или, если он этого сделать не может, его отметки против сведений о его личных вещах.

**2.5.2 Рекомендуемая Практика.** Как правило государственным властям следует требовать сведения только о таких личных вещах экипажа, которые подлежат обложению пошлиной, запрещениям или ограничениям.

**2.6 Стандарт.** Судовая роль служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна.

**2.6.1 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям не следует требовать включения в судовую роль сведений, иных чем следующие:

- Название и национальная принадлежность судна
- Фамилия
- Имена
- Национальность
- Звание или должность
- Дата и место рождения
- Род и номер документа, удостоверяющего личность
- Порт и дата прибытия
- Откуда прибыл

**2.6.2 Стандарт.** Государственные власти принимают Судовую роль, датированную и подписанную капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном.

**2.7 Стандарт.** Список пассажиров служит основанным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о пассажирах при приходе и отходе судна.

**2.7.1 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям не следует требовать предъявления Списков пассажиров при коротких морских рейсах или смешанном морском-железнодорожном сообщении между соседними странами.

**2.7.2 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям не следует требовать посадочных или высадочных карточек в дополнение к Спискам пассажиров в отношении тех пассажиров, чин фамилии значатся в этих Списках. Однако, в тех случаях, когда перед государственными властями стоят особые проблемы, представляющие серьезную опасность здоровью населения, от лица, совершающего заграничную поездку, по прибытии может быть запрошен в письменной форме адрес места назначения.

**2.7.3 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям не следует требовать включения в Список пассажиров сведений, иных чем следующие:

- Название и национальная принадлежность судна
- Фамилия
- Имена
- Национальность
- Дата рождения
- Место рождения
- Порт посадки
- Порт высадки
- Порт и дата прихода судна.

**2.7.4 Рекомендуемая Практика.** Вместо Списка пассажиров следует принимать список, составленный пароходством для своих нужд, при условии, что он содержит, по крайней мере, те сведения, которые требуются согласно Рекомендуемой Практике 2.7.3, и датирован и подписан согласно Стандарту 2.7.5.

**2.7.5 Стандарт.** Государственные власти принимают Список пассажиров, датированный и подписанный капитаном, судовым агентом или каким-либо другим лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном.

**2.7.6 Рекомендуемая Практика.** Государственные власти следят за тем, чтобы судовладельцы уведомляли их при приходе судна о каждом обнаруженном на борту безбилетном пассажире.

**2.8 Стандарт.** Государственные власти не требуют при приходе или отходе судна каких-либо письменных деклараций в отношении почты, кроме тех, которые предписаны Всемирной Почтовой Конвенцией.

**2.9 Стандарт.** Морская санитарная декларация служит основным документом, содержащим требуемые портовыми санитарными властями сведения о благополучии на борту во время рейса и по приходе судна в порт.

### **С. КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ ДОКУМЕНТОВ, ТРЕБУЕМЫХ ПРИ ПРИХОДЕ СУДНА**

**2.10 Стандарт.** При приходе судна в порт государственные власти требуют не больше, чем:

- 5 экземпляров Общей декларации
- 4 экземпляра Декларации о грузе
- 4 экземпляра Декларации о судовых припасах
- 2 экземпляра Декларации о личных вещах экипажа
- 4 экземпляра Судовой роли
- 4 экземпляра Списка пассажиров
- 1 экземпляр Морской санитарной декларации

**D. КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ ДОКУМЕНТОВ,  
ТРЕБУЕМЫХ ПРИ ОТХОДЕ СУДНА**

**2.11 Стандарт.** При отходе судна из порта государственные власти требуют не больше, чем:

- 5 экземпляров Общей декларации
- 4 экземпляра Декларации о грузе
- 3 экземпляра Декларации о судовых припасах
- 2 экземпляра Судовой роли
- 2 экземпляра Списка пассажиров.

**2.11.1 Рекомендуемая Практика.** При отходе из порта не следует требовать новой Декларации о грузе в отношении груза, уже указанного в декларации при приходе в этот порт и остающегося на борту.

**2.11.2 Рекомендуемая Практика.** При отходе судна не следует требовать отдельной Декларации о судовых припасах, уже указанных в декларации при приходе, или в отношении припасов, принятых на борт в порту и включенных в другой таможенный документ, представленный в том же порту.

**2.11.3 Стандарт.** Там, где государственные власти требуют представления сведений об экипаже судна при его отходе, достаточно предъявить экземпляр Судовой роли, представленный при приходе, если он вновь подписан и исправлен с учетом каких-либо изменений в количестве или составе экипажа или если в ней указывается, что таких изменений не произошло.

**E. МЕРЫ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ ПРОЦЕДУРЫ ОЧИСТКИ  
ГРУЗА, ПАССАЖИРОВ, ЭКИПАЖА И БАГАЖА**

**2.12 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовой администрацией принимать надлежащие меры с целью сокращения до минимума времени стоянки судна в порту, для чего обеспечивать удовлетворительную организацию работы порта; следует часто пересматривать все процедуры, связанные с приходом и отходом судов, включая организацию посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, обслуживания и тому подобное. Им также следует принимать меры к тому, чтобы грузовые суда и их грузы могли быть приняты и выпущены по мере возможности в районе обработки судов.

**2.12.1 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовой администрацией принимать надлежащие меры с целью обеспечения удовлетворительной организации работы порта с тем, чтобы процедура обработки и очистки груза проходила без задержки. Эти меры должны охватывать все этапы с момента постановки судна для разгрузки и таможенной очистки и, в случае необходимости, для складирования и переотправки груза. Между грузовым складом и таможенной зоной, которые должны находиться вблизи района разгрузки, должно быть обеспечено удобное и прямое сообщение и, где это возможно, должны иметься механизированные транспортные средства.

#### **F. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЕ ЗАХОДЫ В ДВА ИЛИ БОЛЕЕ ПОРТОВ ОДНОГО И ТОГО ЖЕ ГОСУДАРСТВА**

**2.13 Рекомендуемая Практика.** Принимая во внимание процедуры, выполняемые при приходе судна в первый порт захода на территории Государства, государственным властям следует сводить до минимума предъявляемые ими требования в отношении формальностей и документов в каком-либо последующем порту захода в той же стране, посещаемом без промежуточного захода в порт другой страны.

#### **G. ЗАПОЛНЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ**

**2.14 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует, по мере возможности, принимать документы, предусмотренные в настоящем Приложении, за исключением документов, упомянутых в Стандарте 3.7, независимо от языка, на котором излагаются в них требуемые сведения, при условии, что они могут потребовать, когда сочтут это необходимым, письменного или устного перевода на один из официальных языков своей страны или Организации.

**2.15 Стандарт.** Не требуется заполнение документов, предусмотренных в настоящем Разделе, на пишущей машинке. Принимаются записи от руки чернилами или химическим карандашом, если они написаны разборчиво.

**2.16 Стандарт.** Государственные власти страны порта захода, выгрузки или транзита не требуют легализации, выверки, заверки или предварительного рассмотрения своими заграничными представителями документов, относящихся к судну, его грузу, припасам, пассажирам и экипажу. Однако это не мешает им требовать предъявления паспорта или другого документа, удостоверяющего личность пассажира или члена экипажа судна, для проверки визы или подобных целей.

### **РАЗДЕЛ 3. ПРИБЫТИЕ И ОТБЫТИЕ ЛИЦ**

Настоящий Раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнение которых членами экипажа судна и пассажирами требуется государственными властями при приходе и отходе судна.

#### **A. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ПРИХОДЕ И ОТХОДЕ**

**3.1 Стандарт.** Основным документом, предоставляемым государственным властям индивидуальные сведения о пассажирах при приходе и отходе судна, служит действительный паспорт.

**3.1.1 Рекомендуемая Практика.** Договаривающимся Правительствам следует, насколько это возможно, заключать двусторонние или многосторонние соглашения о признании официального документа, удостоверяющего личность, вместо паспорта.

**3.2 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует провести мероприятия, в силу которых паспорта пассажиров судна или принимаемые вместо них официальные документы, удостоверяющие личность, подлежат проверке иммиграционными властями только один раз при приходе и один раз при отходе судна. В дополнение к этому, предъявление паспортов или официальных документов, удостоверяющих личность этих пассажиров, может потребоваться для проверки или удостоверения личности в связи с таможенными или другими формальностями при приходе и отходе судна.

**3.3 Рекомендуемая Практика.** После индивидуального предъявления паспортов или принимаемых вместо них официальных документов, удостоверяющих личность, государственным властям следует возвращать пассажирам эти документы немедленно после проверки, а не задерживать их для дополнительного контроля, если нет каких-либо препятствий к допуску пассажира на территорию данной страны.

**3.4 Рекомендуемая Практика.** При посадке и высадке государственным властям не следует требовать от пассажиров либо от судовладельцев никаких других сведений в письменной форме, дополняющих или повторяющих сведения, уже содержащиеся в паспортах или официальных документах, удостоверяющих личность пассажиров, за исключением тех, которые необходимы для заполнения документов, предусмотренных настоящим Приложением.

**3.5 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям, требующим от пассажиров при посадке или высадке сообщения в письменной форме сведений, помимо необходимых для заполнения документов, предусмотренных настоящим Приложением, следует ограничивать свои требования в отношении дальнейшего установления личности пассажиров теми вопросами, которые приведены в Рекомендуемой Практике 3.6 (посадочно-высадочная карточка). Государственным властям следует принимать посадочно-высадочную карточку после заполнения ее пассажиром и не следует требовать заполнения или проверки ее судовладельцем. Заполнение карточки разборчивым почерком должно быть приемлемым за исключением тех случаев, когда на бланке карточки указано, что она должна быть заполнена от руки печатными буквами. От каждого пассажира не следует требовать более одной посадочно-высадочной карточки, которая может иметь одну или несколько копий, заполняемых одновременно с помощью копировальной бумаги.

**3.6 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям не следует требовать включения в посадочно-высадочную карточку сведений, иных чем следующие:

- Фамилия
- Имена
- Национальность
- Номер паспорта или другого официального удостоверения личности
- Дата рождения
- Место рождения
- Род занятий
- Порт посадки/высадки
- Пол
- Адрес места назначения
- Подпись.

**3.7 Стандарт.** В тех случаях, когда от лиц, находящихся на борту, требуется предъявление доказательства прививки от холеры, желтой лихорадки или оспы, государственные власти принимают Международное свидетельство о вакцинации или ревакцинации по форме, предусмотренной Международными Санитарными Правилами.

**3.8 Рекомендуемая Практика.** Медицинский осмотр лиц, находящихся на судне или высаживающихся с судна, следует обычно ограничивать осмотром только тех лиц, которые прибывают с территории, зараженной одной из карантинных болезней, в течение инкубационного периода соответствующей болезни (как указано в Международных Санитарных Правилах). Однако, может потребоваться дополнительный медицинский осмотр согласно Международным Санитарным Правилам.

**3.9 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует обычно производить таможенный досмотр следующего с прибываю-

щими пассажирами багажа на выборочной основе. По возможности не следует требовать письменной декларации в отношении следующего с пассажирами багажа.

**3.9.1 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует повсюду, где это возможно, не производить досмотра багажа, следующего с отбывающими пассажирами.

**3.9.2 Рекомендуемая Практика.** Где совершено нельзя не производить досмотра багажа отбывающих пассажиров, такой досмотр следует обычно производить на выборочной основе.

**3.10 Стандарт.** Основным документом, предоставляемым государственным властям сведения об отдельном члене экипажа судна при приходе и отходе судна служит действительное удостоверение или паспорт моряка.

**3.10.1 Стандарт.** Государственные власти не требуют включения в удостоверение личности моряка сведений, иных чем следующие:

- Фамилия
- Имена
- Дата и место рождения
- Национальность
- Приметы
- Фотография (заверенная)
- Подпись
- Дата истечения срока действия (если срок действия ограничен)
- Власти, выдавшие удостоверение

**3.10.2 Стандарт.** Когда моряку в качестве пассажира необходим въезд в страну или выезд из нее любым видом транспорта для:

- a) возвращения на свое или перевода на другое судно;
  - b) транзитного проезда на свое судно, находящееся в другой стране, в свою страну или с иной целью по разрешению властей его страны,
- государственные власти принимают от моряка вместо паспорта действительное удостоверение личности моряка, если этот документ гарантирует его владельцу обратный въезд в страну, в которой он был выдан.

**3.10.3 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям не следует как правило требовать от членов экипажа судна представления индивидуальных документов, удостоверяющих личность, или сведений, дополняющих удостоверение личности моряка, кроме тех, которые даются в Судовой роли.

## **В. МЕРЫ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ ОЧИСТКИ ГРУЗА, ПАССАЖИРОВ, ЭКИПАЖА И БАГАЖА**

**3.11 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовой администрацией принимать надлежащие меры, обеспечивающие работу порта с таким расчетом, чтобы осуществление формальностей в отношении пассажиров, экипажа и багажа производилось быстро; им следует также предусматривать для этой цели необходимый персонал и надлежащее оборудование, уделяя, в частности, внимание вопросам погрузки, выгрузки и транспортировки багажа (в том числе вопросу использования механизированных средств), а также тем пунктам, где часто происходят задержки с проверкой пассажиров. Когда это необходимо, следует обеспечить крытый проход между судном и пунктом, где производится проверка пассажиров и экипажа.

**3.11.1 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует:

- a) совместно с судовладельцами и портовой администрацией принять соответствующие меры, как-то:
  - i) индивидуальный и непрерывный метод очистки пассажиров и багажа;
  - ii) процедура, которая позволяла бы пассажирам быстро распознавать и получать свой проверенный багаж немедленно по поступлении его в то место, в котором он должен быть получен;
- b) обеспечить принятие портовой администрацией всех необходимых мер с тем, чтобы:
  - i) пассажиры и их багаж имели легкий и быстрый доступ к местному транспорту и от него;
  - ii) помещения, куда могут быть приглашены экипажи судов для различных видов контроля, были бы легко доступны и находились бы как можно ближе друг от друга.

**3.12 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует требовать от судовладельцев обеспечения принятия судовым персоналом всех надлежащих мер, которые будут способствовать ускорению процедур по прибытии пассажиров и экипажа судна. К таким мерам могут относиться:

- a) предоставление соответствующим государственным властям заблаговременного извещения с указанием наиболее точно определенного времени прихода с последующим извещением о каком-либо изменении времени и указанием маршрута рейса в тех случаях, когда это может отразиться на требованиях в отношении контрольных формальностей;
- b) подготовка судовых документов для немедленного просмотра;
- c) во время подхода судна к причалу или к месту якорной стоянки приведение в готовность трапов и других средств для подъема на борт.
- d) обеспечение быстрого и организованного сбора и представления для проверки находящихся на борту лиц с необходимыми документами, имея при этом в виду освобождение членов экипажа от их обязанностей в машинном и прочих отделениях.

**3.13 Рекомендуемая Практика.** При выписывании фамилии в документы, относящиеся к пассажирам и экипажу судна, следует ставить вначале фамилию или фамилии. Если кто-либо носит фамилии одновременно отца и матери, то первой указывается фамилия отца. Если замужняя женщина носит фамилии родителей мужа и своих родителей первой указывается фамилия родителей мужа.

**3.14 Стандарт.** Государственные власти приступают без необоснованной задержки к проверке пассажиров и экипажа на предмет их допуска в пределы государства, если такая проверка необходима.

**3.15 Стандарт.** Государственные власти не будут налагать какого-либо штрафа на судовладельцев в том случае, если какой-либо подконтрольный документ пассажира будет найден государственными властями не отвечающим требованиям или если по этой причине пассажир не может быть допущен на территорию государства.

**3.15.1 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует предложить судовладельцам предусматривать все необходимые меры с тем, чтобы пассажиры имели подконтрольные документы, требуемые Договаривающимися Правительствами.

## РАЗДЕЛ 4 – САНИТАРНЫЙ, ВЕТЕРИНАРНЫЙ И ФИТОСАНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ

**4.1 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям государства, не являющегося участником Международных Санитарных Правил, следует стремиться применять те положения этих Правил, которые относятся к международному судоходству.

**4.2 Рекомендуемая Практика.** Договаривающимся Правительствам, имеющим некоторые общие интересы в силу их медицинских, географических, социальных или экономических условий, следует заключать специальные соглашения в соответствии со Статьей 104 Международных Санитарных Правил в тех случаях, когда такие соглашения будут облегчать применение этих Правил.

**4.3 Рекомендуемая Практика.** В случаях, когда необходимы санитарные свидетельства или подобные документы для отправки некоторых животных, растений или продуктов животного и растительного происхождения, такие свидетельства и документы должны быть простыми и широко известными и Договаривающимся Правительствам следует сотрудничать с целью стандартизации таких требований.

**4.4 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует, когда это возможно, разрешать судну свободную практику по радио, если санитарные власти предполагаемого порта захода сочтут на основании сведений, полученных от него до его прихода, что его заход не повлечет за собой завоза или распространения карантинной болезни. Санитарным властям следует, если возможно, разрешать подниматься на борт до входа судна в порт.

**4.4.1 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует заручиться содействием судовладельцев в деле обеспечения выполнения каких-либо требований о немедленном оповещении по радио санитарных властей порта назначения судна о случаях болезни на борту для того, чтобы было обеспечено присутствие специального медицинского персонала и оборудования, необходимых для выполнения санитарных формальностей по приходе судна.

**4.5 Стандарт.** Государственные власти принимают меры к тому, чтобы все бюро путешествий и другие соответствующие организации заблаговременно предоставляли отезжающим пассажирам перечни прививок, требуемых государственными властями соответствующих стран, а также бланки свидетельств о прививках, предусмотренных Международными Санитарными Правилами. Для обеспечения единобразия государственные власти принимают все возможные меры к тому, чтобы делающий прививки персонал выдавал Международные свидетельства о вакцинации и ревакцинации.

**4.6 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует обеспечивать в возможно большем числе портов необходимое оборудование и службы для производства вакцинации и ревакцинации, равно как и для выдачи соответствующих Международных свидетельств.

**4.7 Стандарт.** Государственные власти обеспечивают порядок, в силу которого санитарные меры и формальности предпринимаются немедленно, осуществляются без задержки и применяются без дискриминации.

**4.8 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует иметь в возможно большем числе портов надлежащее оборудование и службы для принятия эффективных санитарных, фитосанитарных и ветеринарных мер.

**4.9 Рекомендуемая Практика.** Для оказания срочной медицинской помощи членам экипажа и пассажирам следует, насколько это будет возможно, предусмотреть легкодоступные медицинские учреждения в возможно большем числе портов государства.

**4.10 Стандарт.** Исключая чрезвычайные случаи, представляющие серьезную опасность для здоровья населения, портовые санитарные власти не должны по причине другой эпидемической болезни лишать судно, которое не заражено или не подозревается в том, что заражено какой-либо карантинной болезнью, возможности производить выгрузку или погрузку груза, пополняться припасами, топливом или питьевой водой.

**4.11 Рекомендуемая Практика.** Отправки морем животных, сырья животного происхождения, полуфабрикатов животного происхождения, продовольствия животного происхождения и подкарантинных продуктов растительного происхождения следует разрешать, если они сопровождаются карантинным свидетельством, форма которого утверждена соответствующими Государствами.

#### РАЗДЕЛ 5 – РАЗНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ А. БОНДЫ И ДРУГИЕ ВИДЫ ГАРАНТИИ

**5.1 Рекомендуемая Практика.** Когда государственные власти требуют от судовладельцев выдачи бондов и других видов гарантий, в обеспечение их обязательств, вытекающих из таможенных, иммиграционных, санитарных, фитосанитарных, ветеринарных и других законов и правил государства, им следует разрешать там, где это возможно, представление одного всеобъемлющего бонда или иного вида гарантии.

#### В. ОШИБКИ В ДОКУМЕНТАЦИИ И ШТРАФЫ ЗА НИХ

**5.2 Стандарт.** Государственные власти разрешают, без задержки судна, исправление ошибок в документах, предусмотренных настоящим Приложением, когда эти ошибки являются, по их мнению, неумышленными, не имеют серьезного значения, не являются следствием постоянной небрежности и допущены без намерения нарушить законы или правила, при условии, что эти ошибки были обнаружены до окончания проверки документов и их исправление может быть произведено немедленно.

**5.3 Стандарт.** В случае обнаружения ошибок в предусмотренных настоящим Приложением документах, подписанных судовладельцем, капитаном или от их имени, никакие штрафы не должны налагаться до тех пор, пока не будет предоставлена возможность убедить государственные власти в том, что эти ошибки являются неумышленными, не имеют серьезного значения, не являются следствием постоянной небрежности и допущены без намерения нарушить законы или правила.

#### С. ВРЕМЯ РАБОТЫ СЛУЖБ В ПОРТАХ

**5.4 Рекомендуемая Практика.** Государственным властям следует обеспечить бесплатную работу их служб в порту в течение обычного времени их работы. Государственным властям следует стремиться согласовывать обычное время работы своих служб в портах с периодами разгара работы портов.

**5.4.1 Рекомендуемая Практика.** Договаривающимся Правительствам следует принимать все необходимые меры для организации обычных служб государственных властей в портах таким образом, чтобы избегать необоснованную задержку судов после их прихода или по готовности их к отходу и до минимума сокращать время, необходимое для осуществления формальностей, при условии, что государственные власти будут заблаговременно оповещаться о предполагаемом часе прихода или отхода судна.

**5.4.2 Стандарт.** Санитарные власти не взимают плату за любой санитарный контроль, равно как и за любой дополнительный бактериологический или иной анализ, выполняемый в любое время дня и ночи, если такой анализ требуется для выяснения состояния здоровья освидетельствуемого лица. Они также не взимают плату за досмотр судна в карантинных целях, за исключением досмотра судна для выдачи ему Свидетельства о дератизации или об освобождении от дератизации. Плата не взимается за производство любой прививки лицу, прибывающему судном, или за выдачу Свидетельства о вакцинации. Однако, в тех случаях, когда требуется принятие других мер, кроме вышеуказанных, в отношении судна, его пассажиров или экипажа, и за них санитарными властями взимается плата, такая плата устанавливается по единому тарифу, действующему на данной территории для всех лиц без различия их национальности, домицилия или местожительства либо национальности, флага, места регистрации или собственности судна.

**5.4.3 Рекомендуемая Практика.** Когда службы государственных властей функционируют вне обычного времени их работы, упомянутого в Рекомендуемой Практике 5.4, то они выполняют свои обязанности на условиях разумной платы, не превышающей фактической стоимости выполненных работ.

**5.5 Стандарт.** Там, где объем работы в порту вызывает необходимость в этом, государственные власти обеспечивают работу их служб по осуществлению формальностей в отношении груза и багажа независимо от их ценности и характера.

**5.6 Рекомендуемая Практика.** Договаривающимся Правительствам следует принять меры, в силу которых одно Государство предоставит другому Государству определенные возможности до начала и во время рейса для проверки судов, пассажиров, членов экипажа, багажа, груза и документации для таможенных иммиграционных, санитарных, фитосанитарных и ветеринарных целей, когда такие меры облегчают осуществление формальностей по прибытии в порты другого государства.

#### D. ГРУЗ, НЕ ВЫГРУЖЕННЫЙ В ПРЕДПОЛАГАЕМОМ ПОРТУ НАЗНАЧЕНИЯ

**5.7 Стандарт.** Когда какой-либо груз, упомянутый в Декларации о грузе, не выгружается в предполагаемом порту назначения, государственные власти разрешают исправление Декларации о грузе и не налагают штрафов, если они убеждаются в том, что груз действительно не был погружен на судно или, если он и был погружен, то его выгрузили в другом порту.

**5.8 Стандарт.** Когда по ошибке или по другой уважительной причине какой-либо груз был выгружен в ином порту вместо предполагаемого порта назначения, государственные власти облегчают перевозку его в место предполагаемого назначения. Это положение не относится к опасным, запрещенным или ограниченным в обращении грузам.

## E. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

**5.9 Стандарт.** Государственные власти не требуют от судовладельца внесения в коносамент или его копию особых сведений для использования этими властями за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортёром либо действует от их имени.

**5.10 Стандарт.** Государственные власти не считают судовладельца ответственным за представление или правильность документов, требуемых от импортера или экспортёра в связи с очисткой груза, за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортёром либо действует от их имени.

## ANEXO B

**CAPITULO PRIMERO—DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES****A. DEFINICIONES**

Para los fines de aplicación del presente Anexo, las expresiones que a continuación se citan poseen el siguiente significado:

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

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

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

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

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

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

*Miembro de la tripulación.* Toda persona contratada efectivamente para desempeñar a bordo durante un viaje, cometidos en relación con el funcionamiento o el servicio del buque, y que figure en la lista de tripulación.

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

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

*Autoridades públicas.* Organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar o hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las normas y prácticas recomendadas que contiene el presente Anexo.

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

**B. DISPOSICIONES GENERALES**

Teniendo en cuenta el párrafo 2 del Artículo V del Convenio, las disposiciones del presente Anexo no impiden que las autoridades públicas tomen todas las medidas apropiadas, así como solicitar datos suplementarios que se estimen necesarios en caso de sospecha de fraude o para

resolver problemas particulares que constituyan una grave amenaza para el orden público, la seguridad pública o la salud pública, o para impedir la introducción o la propagación de enfermedades o epidemias contagiosas para animales o vegetales.

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

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

**1.2 Práctica recomendada.** No obstante el hecho de que los documentos puedan ser prescritos e impuestos por separado en el presente Anexo para fines determinados, las autoridades públicas teniendo en cuenta el interés de las personas que han de llenar dichos documentos, así como el objeto de los mismos, deberán prever la fusión en uno solo de dos o más documentos, en todos los casos en que sea posible y cuando de ello se derive una simplificación apreciable.

## CAPITULO 2—LLEGADA, ESTANCIA Y SALIDA DE BUQUES

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

### A. GENERALIDADES

**2.1 Norma.** Las autoridades públicas no exigirán a la llegada o salida de buques, en las condiciones en que se aplica el Convenio, más que la retención de los documentos previstos en el presente capítulo.

Estos documentos son:

- la declaración general
- la declaración de carga
- la declaración de provisiones de a bordo
- la declaración de efectos y mercancías de la tripulación
- la lista de la tripulación
- la lista de pasajeros
- el documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal
- la declaración sanitaria marítima

### B. ALCANCE Y OBJETO DE LOS DOCUMENTOS DE A BORDO

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

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

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

- nombre y descripción del buque
- nacionalidad del buque
- pormenores relativos a la matrícula
- pormenores relativos al tonelaje
- nombre del capitán
- nombre y dirección del consignatario
- descripción somera de la carga
- número de miembros de la tripulación
- número de pasajeros
- pormenores someros referentes al viaje
- fecha y hora de llegada o fecha de salida
- puerto de llegada o de salida
- situación del buque en el puerto

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

**2.3 Norma.** La declaración de carga será el documento base en el que figuren los datos, exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida, referente a la carga. Sin embargo, los pormenores referentes a mercancías peligrosas serán exigidos por separado.

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

*a) a la entrada*

- nombre y nacionalidad del buque
- nombre del capitán
- puerto de procedencia
- puerto donde está redactada la declaración
- marcas y números; número y clase de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
- nombre del destinatario, si se conoce
- número de cédula de embarque de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión
- puertos en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada
- primer puerto de embarque de la mercancía cargada según la cédula de embarque;

*b) a la salida*

- nombre y nacionalidad del buque
- nombre del capitán
- puerto de destino
- para la mercancía cargada en el puerto en cuestión; marcas y números; número y clase de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
- número de cédula para la mercancía embarcada en el puerto en cuestión

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

**2.3.3 Norma.** Las autoridades públicas aceptarán la declaración de cargo fechada y firmada por el capitán, el consignatario o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- nombre y nacionalidad del buque
- apellido (s)
- nombre (s)
- nacionalidad
- grado o funciones
- fecha y lugar de nacimiento
- clase y número del documento de identidad
- puerto y fecha de llegada
- procedente de

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

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

**2.7.1 Norma.** Las autoridades públicas no exigirán listas de pasajeros en travesías cortas o en servicios mixtos marítimo-ferroviarios entre países vecinos.

**2.7.2 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas no exigirán tarjetas de embarque o desembarque, además de las listas de pasajeros, a los pasajeros cuyos nombres figuren en dichas listas. Sin embargo, cuando las autoridades públicas se enfrenten con problemas especiales que constituyan una grave amenaza a la salud pública, se podrá exigir que una persona que efectúe un viaje internacional facilite a la llegada, por escrito, su dirección en el lugar de destino.

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

- nombre y nacionalidad del buque
- apellido (s)
- nombre (s)
- nacionalidad
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- puerto de embarque
- puerto de desembarque
- puerto y fecha de llegada

**2.7.4 Práctica recomendada.** Una lista establecida por la compañía de navegación será aceptada en lugar de la lista de pasajeros a condición de que contenga por lo menos los datos exigidos que se preveen en la práctica recomendada 2.7.3 y que esté fechada y firmada de conformidad con la norma 2.7.5.

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

**2.7.6 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberán procurar que los armadores les notifiquen a la entrada la presencia de todo pasajero clandestino descubierto a bordo.

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

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

#### C. DOCUMENTOS A LA LLEGADA

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

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

*D. DOCUMENTOS A LA SALIDA*

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

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

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

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

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

*E. MEDIDAS PARA FACILITAR LA TRAMITACION DE FORMALIDADES REFERENTES A LA CARGA, PASAJEROS, TRIPULACION Y EQUIPAJES*

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

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

#### **F. ESCALAS CONSECUKTIVAS EN DOS O MAS PUERTOS DEL MISMO ESTADO**

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

#### **G. TRAMITACION DE DOCUMENTOS**

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

2.15 *Norma.* Las autoridades públicas no exigirán que los documentos a que se refiere el presente capítulo sean dactilografiados. Se aceptarán declaraciones de llegada manuscritas, con tinta o lápiz indeleble, con tal de que sean legibles.

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

### **CAPITULO 3—LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS**

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

#### **A. TRAMITES Y FORMALIDADES DE LLEGADA Y SALIDA**

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

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

3.2 *Práctica recomendada.* Las autoridades públicas deberán tomar medidas para que los pasaportes de los pasajeros u otros documentos oficiales de identidad en su lugar no sean controlados más que una vez por las autoridades de inmigración, tanto a la llegada como a la salida. Además, se exigirá la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad en su lugar con fines de verificación o de identificación dentro de las formalidades de aduana o de otras formalidades, a la llega y a la salida.

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

3.4 *Práctica recomendada.* Las autoridades públicas no exigirán de los pasajeros al embarque o desembarque, o de los armadores que los representen, información escrita que no figure en sus documentos de identidad o que repitan la información ya presentada en los mismos, a menos que sea necesario completar cualquiera de los documentos a que se refiere el presente Anexo.

3.5 *Práctica recomendada.* Las autoridades públicas que exijan de los pasajeros, al embarque o desembarque, información escrita suplementaria que no tenga por objeto el completar los documentos a que se refiere el presente Anexo, limitarán sus preguntas para fines de más amplia identificación a las menciones enumeradas en la práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarque y desembarque). Dichas autoridades deberían aceptar la tarjeta de embarque o desembarque rellenada por el pasajero sin exigir que sea rellenada o controlada por el armador. Se deberá llenar la tarjeta en escritura cursiva legible, a menos que el formulario especifique caracteres de imprenta.

No será exigido a cada pasajero más que un ejemplar de la tarjeta de embarque o desembarque, incluidas copias simultáneas en papel carbón, si así se estima necesario.

3.6 *Práctica recomendada.* Las autoridades públicas no exigirán más que la siguiente información para la tarjeta de embarque o desembarque:

- apellido (s)
- nombre (s)
- nacionalidad
- número de pasaporte
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- profesión
- puerto de embarque
- sexo
- dirección en el lugar de destino
- firma

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

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

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

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

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

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

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

- apellido (s)
- nombre (s)
- fecha y lugar de nacimiento
- nacionalidad
- señas particulares
- fotografía de identidad (certificada)
- firma
- fecha en que caduca
- autoridad pública que ha expedido el documento

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

- a) para incorporarse a su buque, o para transferirse a otro buque;
  - b) para pasar en tránsito, para incorporarse a su buque en otro país, o regresar a su país o por cualquier otro motivo aprobado por las autoridades del país en cuestión,
- las autoridades públicas aceptarán el documento de identidad de la gente de mar en curso de validez, en lugar del pasaporte, cuando éste garantice a su titular la readmisión en el país que lo ha expedido.

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

#### **B. MEDIDAS PARA FACILITAR LA TRAMITACION DE FORMALIDADES RELATIVAS A LA CARGA, PASAJEROS, TRIPULACION Y EQUIPAJES**

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

*3.11.1 Práctica recomendada.* Las autoridades públicas deberán:

- a) con la cooperación de armadores o explotadores y administraciones portuarias, adoptar disposiciones apropiadas como:
  - i) método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;
  - ii) sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados desde que éstos son depositados en los emplazamientos en donde pueden ser reclamados;
- b) procurar que las administraciones portuarias tomen todas las medidas:
  - i) para que sean instalados accesos fáciles y rápidos para los pasajeros a su llegada y su salida del puerto y para sus equipajes;
  - ii) para que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones con fines de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros.

*3.12 Práctica recomendada.* Las autoridades públicas deberán exigir a los armadores o explotadores que procuren que el personal del buque tome todas las medidas para ayudar al cumplimiento rápido de las formalidades para pasajeros y tripulación. Tales medidas pueden consistir en:

- a) enviar a los funcionarios de las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de control;
- b) tener preparados los documentos de a bordo para un examen rápido;
- c) preparar las escalas u otros medios de abordaje mientras el buque se dirija a la dársena o al muelle;
- d) organizar rápidamente la reunión y presentación de las personas a bordo, con los documentos necesarios para fines de control, tratando de liberar a los miembros de la tripulación para este mismo fin de sus tareas esenciales en las salas de máquinas o en cualquier otro lugar del buque.

*3.13 Práctica recomendada.* En los documentos relativos a los pasajeros y a la tripulación, el o los apellidos deberán ser inscritos en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paternos y maternos, el apellido paterno deberá preceder al materno. Cuando se hace uso del apellido del marido y del de la mujer, el del marido deberá preceder al de la mujer.

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

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

*3.15.1 Práctica recomendada.* Los armadores deberán procurar, en la medida de sus posibilidades, que los pasajeros estén en posesión de todos los documentos exigidos con fines de control por los Estados Contratantes.

#### CAPITULO 4—HIGIENE, SERVICIOS MEDICOS Y CUARENTENA, SERVICIOS VETERINARIOS Y PLANTAS

**4.1 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas de un Estado que no sea parte del Reglamento Sanitario Internacional deberán esforzarse por aplicar las disposiciones de este Reglamento a los transportes marítimos internacionales.

**4.2 Práctica recomendada.** Los Estados Contratantes que tengan intereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas deberán concluir acuerdos especiales, de conformidad con el artículo 104 del Reglamento Sanitario Internacional, en los casos en que tales acuerdos faciliten la aplicación de dicho Reglamento.

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

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

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

**4.5 Norma.** Las autoridades públicas deben tomar disposiciones para que todos los organismos interesados puedan facilitar a los pasajeros, con bastante anticipación a su salida, la lista de las vacunas exigidas por las autoridades públicas de los países en cuestión, así como de los formularios de certificados de vacunación conforme al Reglamento Sanitario Internacional. Las autoridades públicas deberán tomar todas las medidas posibles para que las personas que hayan de vacunarse utilicen los certificados internacionales de vacunación o de revacunación, con el fin de asegurar la aceptación general.

**4.6 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberán facilitar las instalaciones y servicios necesarios para la tramitación de certificados internacionales de vacunación o de revacunación así como de la vacunación en todos los puertos o en la proximidad de los mismos.

**4.7 Norma.** Las medidas y las formalidades sanitarias deberán ser emprendidas en el acto, terminadas sin demora y aplicadas sin discriminación.

**4.8 Práctica recomendada.** Las autoridades públicas deberán mantener, en el mayor número posible de puertos del Estado, instalaciones y servicios suficientes para permitir la recta aplicación de las medidas sanitarias y veterinarias.

**4.9 Práctica recomendada.** Deberá dotarse el mayor número posible de puertos del Estado de instalaciones médicas que permitan socorrer en casos de urgencia a la tripulación y a los pasajeros, en tanto sea razonable y posible.

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

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

## CAPITULO 5—DISPOSICIONES DIVERSAS

### A. FIANZAS Y OTRAS FORMAS DE GARANTIA

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

### B. ERRORES EN LOS DOCUMENTOS: SANCIONES

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

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

### C. SERVICIOS EN LOS PUERTOS

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

**5.4.1 Práctica recomendada.** Los Gobiernos Contratantes adoptarán todas las medidas apropiadas para organizar los servicios habituales de las autoridades públicas en los puertos a fin de evitar demoras indebidas a los buques después de su entrada o cuando están dispuestos para salir, y para reducir al mínimo el tiempo necesario para cumplir las formalidades, a condición de que se notifique a las autoridades públicas la hora prevista de entrada o de salida.

**5.4.2 Norma.** La autoridad sanitaria no percibirá derecho alguno por visitas médicas y reconocimientos complementarios efectuados a cualquier hora del día o de la noche, ya sea de carácter bacteriológico o de otra especie, que puedan ser necesarios para averiguar el estado de salud de la persona examinada; tampoco percibirá derechos por la visita e inspección del buque con fines de cuarentena, excepto si la inspección tiene por objeto la expedición de un certificado de deratización o de dispensa de deratización. No se percibirán derechos por vacunación de una persona que llega a bordo de un buque ni por la tramitación de un certificado de vacunación. Sin embargo, si son necesarios otras medidas además de las ya indicadas con relación a un buque, a sus pasajeros o a su tripulación y se perciben derechos por estos servicios, lo serán según una tarifa única, uniforme en todo el territorio del Estado interesado. Estos derechos se cobrarán sin distinción de nacionalidad, domicilio o residencia de la persona interesada o de la nacionalidad, pabellón, matrícula o propiedad del buque.

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

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

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

#### **D. CARGA NO DESCARGADA EN EL PUERTO DE DESTINO PREVISTO**

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

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

#### E. LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

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

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

**ANNEX C**  
**RESOLUTIONS**

**Resolution 1**

Encouragement of acceptances of and accessions to  
the Convention

The International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport, 1965:

RECOGNIZING that uniform simplification and reduction of formalities, documentary requirements and procedures on the arrival, stay and departure of ships engaged in international voyages is highly desirable for the facilitation of maritime traffic;

**RESOLVES**

- 1) that the States represented at the Conference are invited to accept the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic as soon as possible;
- 2) that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should invite the attention of its Members and of the Members of the United Nations or of any of the specialized agencies, or Members of the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice, which are not Members of the Organization and which have not become Parties to the Convention, to the desirability of their co-operation in these international measures of facilitation and invite them to become Parties to the Convention;
- 3) that to the extent to which it is able the Organization should upon request furnish information and advice to the Governments which have not become Parties to the Convention with a view to facilitating their acceptance of, or accession to, the Convention.

**Resolution 2**

**Acceptance of Standards**

The International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport, 1965:

RECOGNIZING that the provisions of the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic are, when practicable, to be adopted by the Contracting Governments;

HAVING DRAFTED the Standards which form part of the present Annex in such a way as to facilitate incorporation into national legislation;

**RESOLVES**

to invite the attention of Contracting Governments and Members of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to the desirability of accepting the Standards whenever practicable and bringing their own formalities, documentary requirements and procedures into full accord with them.

**Resolution 3**

**The creation of national and regional committees**

The International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport, 1965:

RECOGNIZING the value of existing national and regional committees for the encouragement of measures of facilitation which will advance the purposes of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic;

**RESOLVES**

- (1) to invite Contracting Governments to create national and regional committees where such committees do not already exist in order to encourage the recommendation of measures of facilitation, their adoption and their implementation in the States concerned;
- (2) further to invite such Governments to notify the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization of the existence or of the creation of any such committees.

**Resolution 4**

**Establishment of an ad hoc Working Group**

The International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport, 1965:

EXPRESSES appreciation to the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization for convening the International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport and for preparing a draft of the Convention and its Annex;

TAKING INTO ACCOUNT that the purposes of the Organization as expressed in Article 1 of its Convention are, among others, to "provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulations and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, and to encourage the removal of discriminatory action and unnecessary restrictions by Governments affecting shipping engaged in international trade so as to promote the availability of shipping services to the commerce of the world without discrimination";

TAKING INTO ACCOUNT the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization under which its Assembly may establish any subsidiary bodies it may consider necessary;

RECALLING the Resolutions A.29(II) and A.63(III) of the Organization's Assembly relating to facilitation of travel and transport;

REQUESTS the Organization to consider the possibility of establishing from time to time an ad hoc Working Group with consultative and advisory functions composed of experts of the Governments Parties to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic to assist the Secretary-General in carrying out the task devolving on him under the Convention, and, in particular, to examine in cases when need may be, the amendments proposed by the Contracting Governments to the Annex to the Convention. Observers from inter-governmental and from non-governmental organizations having consultative status with the Organization may be invited to participate in the work of the ad hoc Working Group.

**Resolution 5**

**Future work on Facilitation**

The International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport, 1965:

TAKING INTO ACCOUNT the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic and its Annex;

CONSIDERING the need to adopt additional measures in certain fields with a view to the inclusion of appropriate provisions in the Annex;

**RESOLVES**

to invite the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to take appropriate measures through the proposed ad hoc Working Group of Experts of the Governments Parties to the Convention:

- (1) to accelerate the establishment of standardized forms of documents referred to in the Annex;
- (2) to consider special facilities for ships engaged on cruises in view of the world-wide development of cruising;
- (3) to consider the special measures of facilitation that should apply to passengers in transit and to draw up provisions to facilitate formalities concerning transit passengers;
- (4) to consider the measures of facilitation which might be desirable in connexion with the operation of ships in scientific services;
- (5) to consider special problems that exist with regard to matters associated with animal and plant quarantine and, recognizing the utility of international co-operation for the purpose of preventing the spread of pests and diseases of animals and plants, to formulate uniform provisions on the facilitation aspects of these problems.

**Resolution 6**

**Facilitation of International Travel and Tourism**

The International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport, 1965:

RECOGNIZING that the recommendations relating to facilitation, adopted at the United Nations Conference on International Travel and Tourism held in Rome in 1963, are applicable to all means of transport;

CONSIDERING that the application of those recommendations may greatly benefit maritime travel and transport;

INVITES the attention of the States represented at the Conference to the recommendations contained in the Final Report of the United Nations Conference on International Travel and Tourism, concerning facilitation of governmental formalities for international travel;

FURTHER INVITES them to consider ways in which particular recommendations may be applied in furthering the objectives of facilitation and the purposes of this Conference.

**ANNEXE C**  
**RESOLUTIONS**

**Résolution 1**

**Nécessité d'encourager les Etats à approuver la Convention ou à y adhérer**

**La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,**

**RECONNAISSANT que, pour faciliter le trafic maritime, il est hautement souhaitable de simplifier et de réduire de manière uniforme les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux,**

**DECIDE que:**

- 1) les Etats représentés à la Conférence sont invités à approuver aussitôt que possible la Convention visant à faciliter le trafic maritime international;
- 2) l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime devrait appeler l'attention de ses Membres et des Membres de l'Organisation des Nations Unies ou de l'une quelconque des institutions spécialisées, des membres de l'Agence internationale de l'énergie atomique et des parties au Statut de la Cour internationale de Justice, qui ne sont ni membres de l'Organisation ni parties à la Convention, sur l'opportunité de coopérer aux mesures ainsi prises sur le plan international pour faciliter les voyages et les transports, et les inviter à devenir parties à la Convention;
- 3) dans la mesure où elle le peut, l'Organisation devrait fournir aux gouvernements qui ne sont pas parties à la Convention, sur leur demande, des renseignements et des avis propres à leur permettre d'approuver la Convention ou d'y adhérer.

**Résolution 2**

**Acceptation des normes**

**La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,**

**RECONNAISSANT que les dispositions de l'Annexe à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international devraient, autant que possible, être adoptées par les Gouvernements contractants,**

**AYANT REDIGÉ les normes qui font partie de la présente Annexe de manière à faciliter leur incorporation dans la législation nationale,**

**DECIDE d'appeler l'attention des Gouvernements contractants et des Membres de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime sur l'opportunité d'accepter les normes dans toute la mesure possible et d'y adapter leurs propres procédures, formalités et documents.**

**Résolution 3**

**Création de commissions nationales et régionales**

**La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,**

RECONNAISSANT que les commissions nationales et régionales existantes contribuent largement à encourager l'application des mesures diverses d'assouplissement qui aideront à atteindre les objectifs de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international,

**DECIDE**

- 1) d'inviter les Gouvernements contractants à créer des commissions nationales et régionales, là où il n'en existe pas déjà, afin d'encourager la recommandation de mesures diverses d'assouplissement, leur adoption et leur application dans les Etats intéressés;
- 2) d'inviter également ces gouvernements à informer le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de l'existence ou de la création de telles commissions.

**Résolution 4**

**Constitution d'un groupe de travail ad hoc**

La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,

FELICITE l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime d'avoir convoqué la Conférence internationale visant à faciliter les voyages et les transports maritimes et d'avoir préparé un projet de Convention et son Annexe,

CONSIDERANT que les buts de l'Organisation, tels qu'ils sont définis à l'article premier de sa Convention, sont notamment « d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, et d'encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les gouvernements à la navigation commerciale internationale, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination; »;

CONSIDERANT qu'en vertu de la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime l'Assemblée de cette Organisation peut établir tous organes auxiliaires qu'elle juge nécessaires,

RAPPELANT les résolutions A.29(II) et A.63(III) de l'Assemblée de l'Organisation relatives aux mesures destinées à faciliter les voyages et les transports,

INVITE l'Organisation à examiner la possibilité de constituer de temps à autre un groupe de travail ad hoc ayant des fonctions consultatives et composé d'experts des Gouvernements parties à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, en vue de simplifier la tâche qui incombe au Secrétaire général aux termes de cette Convention et notamment d'examiner, le cas échéant, les amendements proposés par les Gouvernements contractants à l'Annexe de la Convention. Des observateurs des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation pourront être invités à participer aux travaux du groupe de travail ad hoc.

**Résolution 5****Travaux futurs sur les mesures diverses d'assouplissement**

**La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,**

**COMPTE TENU des dispositions de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international et de son Annexe,**

**CONSIDERANT qu'il y a lieu de prendre de nouvelles mesures dans certains domaines en vue d'inclure dans l'Annexe des dispositions s'y rapportant,**

**DECIDE**

d'inviter le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à prendre, par l'intermédiaire du groupe de travail spécial composé d'experts des Gouvernements parties à la Convention qu'il est proposé de créer, toutes mesures utiles pour:

- 1) accélérer la mise au point de modèles normalisés pour les documents visés dans l'Annexe;
- 2) étudier les facilités particulières qu'il conviendrait d'accorder aux navires en croisière, par suite du développement mondial des croisières;
- 3) étudier les mesures spéciales doit devraient bénéficier les passagers en transit, et mettre au point des dispositions visant à simplifier les formalités les concernant;
- 4) envisager les mesures d'assouplissement qui pourraient être souhaitables pour les navires utilisés à des fins scientifiques;
- 5) étudier les problèmes particuliers relatifs à la quarantaine des plantes et des animaux et, reconnaissant l'utilité de la coopération internationale en vue d'empêcher la propagation des fléaux et des maladies s'attaquant aux animaux et aux végétaux, mettre au point des dispositions uniformes sur les aspects de ces problèmes qui ont un lien avec la simplification des transports maritimes.

**Résolution 6****Assouplissement des formalités pour le tourisme et les voyages internationaux**

**La Conférence internationale de 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes,**

**RECONNAISSANT que les recommandations adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le tourisme et les voyages internationaux tenue à Rome en 1963 au sujet de l'assouplissement des formalités sont applicables à tous les modes de transport,**

**CONSIDERANT que l'application de ces recommandations peut grandement favoriser les voyages et les transports maritimes,**

**APPELLE l'attention des Etats représentés à la Conférence sur les recommandations qui figurent dans le Rapport final de la Conférence des Nations Unies sur le tourisme et les voyages internationaux et qui ont trait à l'assouplissement des formalités officielles pour les voyages internationaux,**

**INVITE en outre ces Etats à étudier par quels moyens l'une quelconque de ces recommandations pourrait être mise en oeuvre en vue d'assouplir les formalités et de servir les buts de la présente Conférence.**

**ПРИБОЖЕНИЕ С  
РЕЗОЛЮЦИИ  
РЕЗОЛЮЦИЯ 1**

Поощрение принятия и присоединения к Конвенции

Международная Конференция по облегчению морских пассажирских и грузовых сообщений 1965 года,

**ПРИЗНАВАЯ**, что единообразное упрощение и сокращение формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, во время стоянки и при отходе судов, совершающих заграничные рейсы, является весьма желательным для целей облегчения международного морского судоходства,

**ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Государства, представленные на Конференции, приглашаются как можно скорее принять Конвенцию по облегчению международного морского пароходства;
2. Межправительственная Морская Консультативная Организация должна обратить внимание своих членов и членов Организации Объединенных Наций или какого-либо из ее специализированных учреждений, членов Международного Агентства по Атомной Энергии, или государств, подписавших Устав Международного Суда, которые не являются членами Организации и не стали участниками Конвенции, на желательность их участия в этих международных мероприятиях по облегчению международных морских перевозок и пригласить их стать участниками Конвенции;
3. По мере возможности Организация должна, по получении просьбы, предоставить сведения и консультацию правительствам, не ставшим участниками Конвенции, с целью облегчения принятия ими Конвенции или присоединения к ней.

**РЕЗОЛЮЦИЯ 2**

Принятие Стандартов

Международная Конференция по облегчению морских пассажирских и грузовых сообщений 1965 года,

**ПРИЗНАВАЯ**, что положения, изложенные в Приложении к Конвенции по облегчению международного морского судоходства, должны быть, когда это практически возможно, приняты Договаривающимся Правительствами;

**СОСТАВИВ ТЕКСТ** Стандартов, составляющих часть настоящего Приложения, с таким расчетом, чтобы облегчить их включение в национальное законодательство;

**ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

обратить внимание Договаривающихся Правительств и членов Межправительственной Морской Консультативной Организации на желательность принятия ими Стандартов во всех случаях, когда это практически возможно, и приведения в полное соответствие с ними своих собственных формальностей, требований в отношении документов и процедур.

**РЕЗОЛЮЦИЯ 3****Создание национальных и региональных комитетов**

Международная Конференция по облегчению морских пассажирских и грузовых сообщений 1965 года,

**ПРИЗНАВАЯ** значение существующих национальных и региональных комитетов для поощрения мероприятий по облегчению, которые будут способствовать достижению целей Конвенции по облегчению международного морского судоходства,

**ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Пригласить Договаривающиеся Правительства создать национальные и региональные комитеты там, где такие комитеты еще не существуют, с целью поощрения рекомендаций мер по облегчению, их принятия и выполнения в соответствующих Государствах;

2. Просить, далее, такие Правительства извещать Генерального Секретаря Межправительственной Морской Консультативной Организации о существовании или создании таких комитетов.

**РЕЗОЛЮЦИЯ 4****Учреждение специальной Рабочей Группы**

Международная Конференция по облегчению морских пассажирских и грузовых сообщений 1965 года,

**ВЫРАЖАЕТ** благодарность Межправительственной Морской Консультативной Организации на созыв Международной Конференции по облегчению международного морского пассажирского и грузового сообщения и за составление проекта Конвенции и Приложения к ней;

**УЧИТАВАЯ**, что согласно Статье 1 ее Конвенции цели Организации заключаются, помимо прочих в том, чтобы «обеспечивать механизм сотрудничества между правительствами в области правительственного регулирования и мероприятий, относящихся ко всякого рода техническим вопросам, затрагивающим международное торговое судоходство», и «поощрять устранение дискриминационных мер и излишних ограничений со стороны правительств, затрагивающих международное торговое судоходство, с тем, чтобы мировая торговля могла без дискриминации пользоваться услугами судоходства»;

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** Конвенцию Межправительственной Морской Консультативной Организации, на основании которой ее Ассамблея может учреждать любые вспомогательные органы, которые сочтет необходимым;

**ССЫЛАЯСЬ** на Резолюции А.29(II) и А.63(III) Ассамблеи Организации, относящихся к облегчению морских пассажирских и грузовых сообщений;

**ПРОСИТ** Организацию рассмотреть возможность создания время от времени специальной Рабочей группы с совещательными и консультативными функциями в составе экспертов Правительств, являющихся участниками Конвенции по облегчению международного морского судоходства, для оказания помощи Генеральному Секретарю в деле выполнения задач, возложенных на него Конвенцией, и, в частности, для рассмотрения, в случае необходимости, поправок к Приложению к Конвенции, предлагаемых Договаривающимися Правительствами. Для участия в работе специальной

Рабочей группы могут быть приглашены наблюдатели от Межправительственных и от неправительственных организаций, имеющих консультативный статус в Организации.

### РЕЗОЛЮЦИЯ 5

#### Будущая работа по облегчению

Международная Конференция по облегчению морских пассажирских и грузовых сообщений 1965 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ Конвенцию по облегчению международного морского судоходства и Приложение к ней;

УЧИТЫВАЯ необходимость принятия дополнительных мер в некоторых областях с целью включения в Приложение соответствующих положений;

#### ПОСТАНОВЛЯЕТ:

пригласить Генерального Секретаря Межправительственной Морской Консультативной Организации принять через специальную Рабочую группу, состоящую из экспертов Правительств, являющихся участниками Конвенции, соответствующие меры для:

1. Ускорения принятия стандартизованных форм документов, упомянутых в Приложении;
2. Рассмотрения специальных мер для судов, совершающих круизы, ввиду всемирного развития круизных путешествий;
3. Рассмотрения особых мер по облегчению в отношении транзитных пассажиров и выработки положений с целю облегчения формальностей, касающихся транзитных пассажиров;
4. Рассмотрения мер по облегчению, которые могут быть желательны для судов, используемых с научными целями;
5. Рассмотрения особых проблем, существующих в отношении вопросов, связанных с ветеринарным и фитосанитарным карантином, и, признавая полезность международного сотрудничества с целью предотвращения распространения болезней и эпидемий среди животных и растений, выработки единообразных положений по облегчению различных аспектов этих проблем.

### РЕЗОЛЮЦИЯ 6

#### Облегчение международных путешествий и туризма

Международная Конференция по облегчению морских пассажирских и грузовых сообщений 1965 года,

ПРИЗНАВАЯ, что рекомендации по облегчению, принятые на Конференции Организации Объединенных Наций по Международным Путешествиям и Туризму, состоявшейся в 1963 г. в Риме, применимы ко всем средствам транспорта;

СЧИТАЯ, что применение этих рекомендаций может оказать большую пользу морским пассажирским и грузовым сообщением;

ОБРАЩАЕТ внимание Государств, представленных на Конференции, на рекомендации, содержащиеся в Заключительном докладе Конференции Организации Объединенных Наций по Международным Путешествиям и Туризму, относительно облегчения правительственные формальностей в отношении международных пассажирских сообщений, и

**ПРОСИТ**, далее, рассмотреть возможности применения различных рекомендаций с тем, чтобы способствовать мерам по облегчению и целям настоящей Конференции.

## ANEXO C

## RESOLUCIONES

## Resolución 1

## Necesidad de fomentar la aceptación y las adhesiones al Convenio

La Conferencia Internacional sobre Facilitación de Viajes y Transportes Marítimos de 1965,

RECONOCIENDO que, para facilitar los transportes marítimos internacionales, es altamente deseable reducir de manera uniforme las formalidades, los trámites y los documentos administrativos exigidos a la llegada, permanencia y salida de los buques que efectúen viajes internacionales;

## DECIDE que

1) los Estados representados en la Conferencia sean invitados a aceptar el Convenio para facilitar los Transportes Marítimos Internacionales a la mayor brevedad posible;

2) la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental debería llamar la atención de sus Miembros y de los Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de todo organismo especializado, o Miembros de la Organización Internacional de Energía Atómica, o partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia que no son ni Miembros de la Organización ni partes del Convenio, sobre la necesidad de cooperar en las medidas tomadas en un plano internacional para facilitar los viajes y transportes e invitarlos a formar parte del Convenio;

3) en la medida de lo posible, la Organización debería facilitar a los gobiernos que no son partes del Convenio que así lo soliciten la información y consejo que facilitaría su adhesión al mismo.

## Resolución 2

## Aceptación de normas

La Conferencia Internacional sobre Facilitación de Viajes y Transportes Marítimos de 1965,

RECONOCIENDO que las disposiciones del Anexo al Convenio para facilitar los Transportes Marítimos Internacionales deberían ser adoptadas, en la medida de lo posible, por los Gobiernos Contratantes;

HABIENDO REDACTADO las normas que forman parte del presente Anexo de manera que sea fácil incorporarlas en la legislación nacional;

## DECIDE

llamar la atención de los Gobiernos Contratantes y Miembros de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental sobre la oportunidad de aceptar las normas en la medida de lo posible y de incorporarlas en forma apropiada en su legislación nacional.

## Resolución 3

## Creación de comisiones nacionales y regionales para facilitar las formalidades

La Conferencia sobre Facilitación de Viajes y Transportes Internacionales de 1965,

**RECONOCIENDO** que las comisiones nacionales y regionales existentes pueden contribuir en gran modo a fomentar las medidas conducentes a facilitar las formalidades que darán efecto a las disposiciones del Convenio para facilitar los Transportes Marítimos Internacionales y ampliarán su alcance,

**DECIDE** que

- 1) se invite a los Gobiernos Contratantes a crear comisiones nacionales y regionales, en donde no existan actualmente, con objeto de fomentar medidas para facilitar las formalidades y promover su adopción y puesta en vigor en los Estados interesados;
- 2) se invite igualmente a esos Gobiernos a informar al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental sobre la existencia o creación de dichas comisiones

**Resolución 4**

**Constitución de un grupo especial de trabajo**

**La Conferencia Internacional sobre Facilitación de Viajes y Transportes Marítimos de 1965,**

**FELICITA** a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental por haber convocado la Conferencia Internacional sobre Facilitación de Viajes y Transportes Marítimos y por haber preparado un proyecto de Convenio y su Anexo;

**CONSIDERANDO** que los fines de la Organización, tal como se definen en el artículo primero de su Convención, son en especial los de instituir un sistema de colaboración entre gobiernos en los aspectos de la reglamentación y usos gubernamentales relativos a las cuestiones técnicas de toda índole que interesan a la navegación comercial internacional, y de fomentar el abandono de medidas discriminatorias y de restricciones no indispensables aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional, con miras a poner los recursos marítimos al servicio del comercio mundial sin discriminación ;

**CONSIDERANDO** que, en virtud de la Convención relativa a la creación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la Asamblea de esta Organización puede establecer todos los órganos auxiliares que juzgue necesarios;

**RECORDANDO** las resoluciones A.29(II) y A.63(III) de la Asamblea de la Organización relativas a las medidas destinadas a facilitar los viajes y transportes;

**INVITA** a la Organización a examinar la posibilidad de constituir de vez en cuando un grupo especial de trabajo con funciones consultivas y compuesto de expertos de los Gobiernos partes del Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, con miras a simplificar la tarea que incumbe al Secretario General conforme a las disposiciones del presente Convenio y especialmente de examinar, en caso necesario, las enmiendas propuestas por los Gobiernos Contratantes al Anexo del Convenio. Los observadores de las organizaciones intergubernamentales y de las organizaciones no gubernamentales con status consultivo en la Organización podrán ser invitados a participar en las tareas del grupo especial de trabajo.

**Resolución 5****Futuro trabajo sobre facilitación**

**La Conferencia Internacional sobre Facilitación de Viajes y Transportes Marítimos de 1965;**

**TENIENDO EN CUENTA las disposiciones del Convenio sobre Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional y su Anexo;**

**CONSIDERANDO la necesidad de adoptar medidas adicionales en ciertos aspectos, con la intención de incluir las disposiciones apropiadas en el Anexo;**

**RESUELVE**

invitar al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que tome las medidas oportunas, a través del propuesto grupo de expertos, de los Gobiernos Contratantes del Convenio:

- 1) para acelerar la creación de formas y documentos uniformes a que se hace mención en el Anexo;
- 2) a tomar en consideración especiales facilidades para los buques de crucero con el fin de contribuir al desarrollo de los cruceros mundiales;
- 3) a tomar en consideración especiales medidas de facilitación que deberán ser aplicadas a los pasajeros en tránsito y dictar las medidas pertinentes para facilitar las formalidades concernientes al tránsito de pasajeros;
- 4) a tomar en consideración las medidas de facilitación que puedan ser deseables en relación con las operaciones de los buques en los servicios de carácter científico;
- 5) a tomar en consideración los problemas que existen en las cuestiones relacionadas con la cuarentena de plantas y animales y, reconociendo la utilidad de la cooperación internacional para conseguir la desaparición de las plagas y enfermedades de los animales y plantas, formular medidas uniformes para la solución de estos problemas, y que tengan relación con la simplificación de los transportes marítimos.

**Resolución 6****Facilitación de los viajes y turismo internacional**

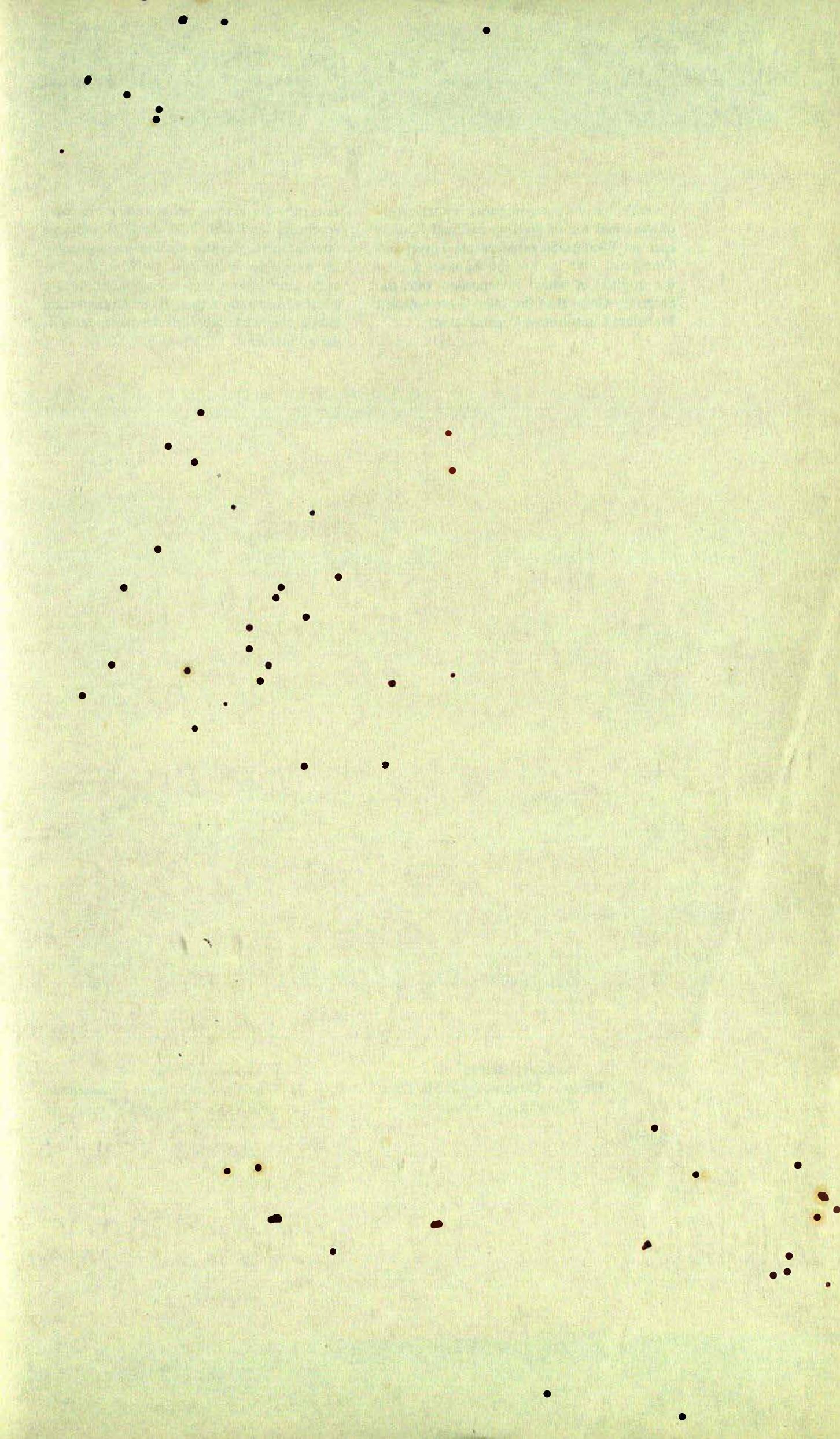
**La Conferencia Internacional sobre Facilitación de Viajes y Transportes Marítimos de 1965:**

**RECONOCIENDO que las recomendaciones relativas a la facilitación adoptadas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre viajes y turismo internacional que tuvo lugar en Roma en 1963, son aplicables a todos los medios de transporte;**

**CONSIDERANDO que la aplicación de estas recomendaciones puede beneficiar en gran medida los viajes y el transporte marítimo;**

**INVITA a los Estados representados en la Conferencia a que presten su atención a las recomendaciones contenidas en el informe final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre viajes y turismo internacional, relativas a la facilitación de las formalidades gubernamentales para los viajes internacionales;**

INVITA ADEMÁS a dichos Estados a tomar en consideración los medios por los que se puedan aplicar especiales recomendaciones a fin de conseguir los objetivos de facilitación y los fines de esta Conferencia.



I certify that the foregoing text is a true copy of the Final Act of the International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport, 1965, and of the Annexes thereto the original of which is deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Je certifie que le texte qui précède est la copie conforme de l'Acte final de la Conférence internationale visant à faciliter les voyages et les transports maritimes, 1965, et des Annexes jointes, dont le texte original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

*Jeanne de Funckes*

For Secretary-General of  
the Inter-Governmental Maritime  
Consultative Organization

London,

2. VI.

1979

Pour Secrétaire général  
de l'Organisation intergouvernementale  
consultative de la navigation maritime

Londres,

2. VI.

1979