

Artigo 6.º

Exclusão de membro

Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CEE) n.º 2137/85, um membro considera-se excluído do agrupamento quando seja declarado falido ou insolvente.

Artigo 7.º

Obrigações

O agrupamento pode emitir obrigações para oferta em subscrição particular, nas mesmas condições que o agrupamento complementar de empresas, sem prejuízo do disposto no artigo 23.º do Regulamento (CEE) n.º 2137/85.

Artigo 8.º

Gerência

1 — Uma pessoa colectiva membro do agrupamento pode ser gerente deste, mas deve designar uma pessoa singular como seu representante.

2 — A pessoa colectiva responde solidariamente pelos actos da pessoa singular designada nos termos do número anterior.

Artigo 9.º

Prestação de contas

Os gerentes devem elaborar e submeter à apreciação dos membros o relatório de gestão, as contas do exercício e os demais documentos de prestação de contas previstos na lei relativos a cada ano civil.

Artigo 10.º

Falência, insolvência e recuperação

O agrupamento está sujeito ao regime da falência ou da insolvência, consoante seja ou não comerciante, sendo-lhe aplicável o processo especial de recuperação de empresas e de protecção dos credores.

Artigo 11.º

Transformação

1 — Um agrupamento complementar de empresas pode transformar-se em agrupamento europeu de interesse económico, independentemente de processo de liquidação e sem criação de uma nova pessoa colectiva, desde que satisfaça as condições previstas no referido Regulamento (CEE) n.º 2137/85, nomeadamente no seu artigo 4.º, n.º 2.

2 — Um agrupamento europeu de interesse económico pode transformar-se em agrupamento complementar de empresas, independentemente de processo de liquidação e sem criação de uma nova pessoa colectiva, desde que deixe de satisfazer as condições previstas no referido Regulamento (CEE) n.º 2137/85, nomeadamente nos artigos 3.º, n.º 2, alínea c), e 4.º, n.º 2.

Artigo 12.º

Regime supletivo

São aplicáveis aos agrupamentos europeus de interesse económico com sede contratual em Portugal as normas estabelecidas pela lei portuguesa para o agrupamento complementar de empresas em tudo o que não se encontre previsto no Regulamento (CEE) n.º 2137/85, do Conselho, de 25 de Julho de 1985, nem no presente diploma.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Março de 1990. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Luís Miguel Couceiro Pizarro Beleza* — *Álvaro José Brilhante Laborinho Lúcio*.

Promulgado em 18 de Abril de 1990.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 24 de Abril de 1990.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 13/90

de 9 de Maio

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 200.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único. É aprovada, para adesão, a Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965, cujo texto em inglês e a respectiva tradução para a língua portuguesa vão em anexo ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Março de 1990. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Joaquim Fernando Nogueira* — *Luís Miguel Couceiro Pizarro Beleza* — *Luís Francisco Valente de Oliveira* — *João de Deus Rogado Salvador Pinheiro* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Ratificado em 18 de Abril de 1990.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 19 de Abril de 1990.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC

ARTICLE V

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.

(*) The name of the Organization was changed to the «International Maritime Organization» by virtue of amendments to the Organization's Convention which entered into force on 22 May 1982.

(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) Any amendment proposed in accordance with this paragraph shall be considered by the Facilitation Committee of the Organization, provided that it has been circulated at least three months prior to the meeting of this Committee. If adopted by two thirds of the Contracting Governments present and voting in the Committee, the amendment shall be communicated to all Contracting Governments by the Secretary-General.
- (b) Any amendment to the Annex under this paragraph shall enter into force fifteen months after communication of the proposal to all Contracting Governments by the Secretary-General unless within twelve months after the communication at least one third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the proposal.

- (c) The Secretary-General shall inform all Contracting Governments of any notification received under subparagraph (b) and of the date of entry into force.
- (d) Contracting Governments which do not accept an amendment are not bound by that amendment but shall follow the procedure laid down in article VIII of the present Convention.

(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 reason 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 in so far 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.

(*) The text of notifications received from Contracting Governments in compliance with this article is reproduced in a special publication entitled *Supplement Relating to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965* — Notifications by Contracting Governments under article VIII of the Convention.

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 or 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 writ-



ing 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 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 translation shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited with 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.

ANNEX

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 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.

Cruise ship. — A ship on an international voyage carrying passengers participating in a group programme and accommodated aboard, for the purpose of making scheduled temporary tourist visits at one or more different ports, and which during the voyage does not normally:

- (a) embark or disembark any other passengers;
- (b) load or discharge any cargo.

Document. — Data carrier with data entries;

Data carrier. — Medium designed to carry records of data entries.

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

Passenger in transit. — A passenger who arrives by ship from a foreign country for the purpose of continuing his journey by ship or some other means of transport to a foreign country.

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.

(*) Signatures omitted.

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 lifeboats, 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.

Shore leave. — Permission for a crew member to be ashore during the ship's stay in port within such geographical or time limits, if any, as may be decided by the public authorities.

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 pest 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.

1.1.1 — **Recommended Practice.** — Public authorities should take into account the facilitation implications which may result from the introduction of automatic data processing and transmission techniques, and should consider these in collaboration with shipowners and all other interested parties.

Existing information requirements and control procedures should be simplified, and attention should be given to the desirability of obtaining compatibility with other relevant information systems.

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 the 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 either dated and signed by the master, the ship's agent or some other person duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

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 — *Standard*. — In respect of cargo remaining on board, public authorities shall 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 either dated and signed by the master, the ship's agent or some other person duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

2.3.4 — *Standard*. — Public authorities shall accept in place of the Cargo Declaration a copy of the ship's manifest provided it contains at least the information required in accordance with Recommended Practice 2.3.1 and Standard 2.3.2 and is signed or authenticated, and dated, in accordance with Standard 2.3.3.

2.3.4.1 — *Recommended Practice*. — As an alternative to Standard 2.3.4, public authorities may accept a copy of the transport document signed or authenticated 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 Practice 2.3.1 and Standard 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 either 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, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

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 either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned. 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 — *Standard*. — In the Crew List, public authorities shall not require more than the following information:

- name and nationality of 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 either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

2.6.3 — *Standard*. — Public authorities shall not normally require a Crew List to be submitted on each call in cases where a ship, serving in a scheduled programme, calls again at the same port at least once within 14 days and when there has been no change in the crew, in which case a statement of «No Change» shall be presented in a manner acceptable to the public authorities concerned.

2.6.4 — *Recommended Practice*. — Under the circumstances mentioned in Standard 2.6.3 but where minor changes in the crew have taken place, public authorities should not normally require a new, full Crew List to be submitted but should accept the existing Crew List with the changes indicated.

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 or authenticated in accordance with Standard 2.7.5.

2.7.5 — *Standard*. — Public authorities shall accept a Passenger List either dated and signed by the master, the ship's agent or some other person duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

2.7.6 — *Standard*. — Public authorities shall 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 — *Standard*. — A new Cargo Declaration shall 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, should provide satisfactory port traffic flow arrangements, and should frequently review all procedures in connection 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, in so far 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.

2.12.2 — *Recommended Practice*. — Contracting Governments should facilitate the temporary admission of specialized cargo handling equipment arriving by ships and used on shore at ports of call for loading, unloading and handling cargo.

2.12.3 — *Recommended Practice*. — Public authorities should encourage owners and operators of cargo docks and warehouses to provide special storage facilities for cargo subject to high risk of theft, and to protect those areas in which cargo is to be stored, either temporarily or for long terms, prior to onward shipment or local delivery against access by unauthorized persons.

2.12.4 — *Standard*. — Public authorities shall, subject to compliance with their respective regulations, permit the temporary import of containers and pallets without payment of customs duties and other taxes and charges and shall facilitate their use in maritime traffic.

2.12.5 — *Recommended Practice*. — Public authorities should provide in their regulations, referred to in Standard 2.12.4, for the acceptance of a simple declaration to the effect that containers and pallets temporarily imported will be re-exported within the time limit set by the State concerned.

2.12.6 — *Recommended Practice*. — Public authorities should permit containers and pallets entering the territory of a State under the provisions of Standard 2.12.4 to depart the limits of the port of arrival for clearance of imported cargo and/or loading of export cargo under simplified control procedures and with a minimum of documentation.

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*. — Public authorities shall accept information conveyed by any legible and understandable medium, including documents handwritten in ink or indelible pencil or produced by automatic data processing techniques.

2.15.1 — *Standard*. — Public authorities shall accept a signature, when required, in handwriting, in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if such acceptance is not inconsistent with national laws. The authentication of information submitted on non-paper media shall be in a manner acceptable to the public authority concerned.

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.

H) SPECIAL MEASURES OF FACILITATION FOR SHIPS CALLING AT PORTS IN ORDER TO PUT ASHORE SICK OR INJURED CREW MEMBERS, PASSENGERS OR OTHER PERSONS FOR EMERGENCY MEDICAL TREATMENT.

2.17 — *Standard*. — Public authorities shall seek the co-operation of shipowners to ensure that, when ships intend to call at ports for the sole purpose of putting ashore sick or injured crew members, passengers or other persons for emergency medical treatment, the master shall give the public authorities as much notice as possible of that intention, with the fullest possible details of the sickness or injury and of the identity and status of the persons.

2.18 — *Standard*. — Public authorities shall by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available, inform the master, before the arrival of the ship, of the documentation and the procedures necessary to put the sick or injured persons ashore expeditiously and to clear the ship without delay.

2.19 — *Standard*. — With regard to ships calling at ports for this purpose and intending to leave again immediately, public authorities shall give priority in berthing if the state of the sick person or the sea conditions do not allow a safe disembarkation in the roads or harbour approaches.

2.20 — *Standard*. — With regard to ships calling at ports for this purpose and intending to leave again immediately, public authorities shall not normally require the documents mentioned in Standard 2.1 with the exception of the Maritime Declaration of Health and, if it is indispensable, the General Declaration.

2.21 — *Standard*. — Where public authorities require the General Declaration, this document shall not contain more information than that mentioned in Recommended Practice 2.2.2 and, wherever possible, shall contain less.

2.22 — *Standard*. — Where the public authorities apply control measures related to the arrival of a ship prior to sick or injured persons being put ashore, emergency medical treatment and measures for the protection of public health shall take precedence over these control measures.

2.23 — *Standard*. — Where guarantees or undertakings are required in respect of costs of treatment or eventual removal or repatriation of the persons concerned, emergency medical treatment shall not be withheld or delayed while these guarantees or undertakings are being obtained.

2.24 — *Standard*. — Emergency medical treatment and measures for the protection of public health shall take precedence over any control measures which public authorities may apply to sick or injured persons being put ashore.

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 — *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 connection 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 present 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 Health 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 Health Regulations). Additional medical examination may, however, be required in accordance with the International Health 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 passengers 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 — *Standard*. — Public authorities shall 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 — *Standard*. — Public authorities shall invite shipowners to take all reasonable precautions to the end that passengers hold any control documents required by Contracting Governments.

3.15.2 — *Recommended Practice*. — For use at marine terminals and on board ships in order to facilitate and expedite international maritime traffic, public authorities should implement, or where the matter does not come within their jurisdiction, recommend to the responsible parties in their country to implement, standardized international signs and symbols developed or accepted by the Organization in co-operation with other appropriate international organizations and which, to the greatest extent practicable, are common to all modes of transport.

C) FACILITATION FOR SHIPS ENGAGED ON CRUISES AND FOR CRUISE PASSENGERS

3.16.1 — *Standard*. — Public authorities shall authorize granting of pratique by radio to a cruise 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.

3.16.2 — *Standard*. — For cruise ships, the General Declaration, the Passenger List and the Crew List shall be required only at the first port of arrival and final port of departure in a country, provided that there has been no change in the circumstances of the voyage.

3.16.3 — *Standard*. — For cruise ships, the Ship's Stores Declaration and the Crew's Effects Declaration shall be required only at the first port of arrival in a country.

3.16.4 — *Standard*. — Passports or other official documents of identity shall at all times remain in the possession of cruise passengers.

3.16.5 — *Recommended Practice*. — If a cruise ship stays at a port for less than 72 hours, it should not be necessary for cruise passengers to have visas, except in special circumstances determined by the public authorities concerned.

Note. — It is the intention of this Recommended Practice that each Contracting State may issue to such passengers or accept from them upon arrival, some form indicating that they have permission to enter the territory.

3.16.6 — *Standard*. — Cruise passengers shall not be unduly delayed by the control measures exercised by public authorities.

3.16.7 — *Standard*. — In general, except for the purpose of establishing identity, cruise passengers shall not be subject to personal examination by immigration officials.

3.16.8 — *Standard*. — If a cruise ship calls consecutively at more than one port in the same country, passengers shall, in general, be examined by public authorities at the first port of arrival and at the final port of departure only.

3.16.9 — *Recommended Practice*. — To facilitate their prompt disembarkation, the inward control of passengers on a cruise ship, where practicable, should be carried out on board before arrival at the place of disembarkation.

3.16.10 — *Recommended Practice*. — Cruise passengers who disembark at one port and rejoin the same ship at another port in the same country should enjoy the same facilities as passengers who disembark and rejoin a cruise ship at the same port.

3.16.11 — *Recommended Practice*. — The Maritime Declaration of Health should be the only health control necessary for cruise passengers.

3.16.12 — *Standard*. — Duty-free ship's stores shall be allowed aboard ship for cruise passengers during the ship's stay in port.

3.16.13 — *Standard*. — Cruise passengers shall not be required to give a written Customs Declaration.

3.16.14 — *Recommended Practice*. — Cruise passengers should not be subject to any currency control.

3.16.15 — *Standard*. — Embarkation/disembarkation cards shall not be necessary for cruise passengers.

3.16.16 — *Recommended Practice*. — Except where passenger control is based solely on the Passenger List the public authorities should not insist on the completion of the following details on the Passenger List:

- nationality (column 6)
- date and place of birth (column 7)
- port of embarkation (column 8)
- port of disembarkation (column 9)

D) SPECIAL MEASURES OF FACILITATION FOR PASSENGERS IN TRANSIT

3.17.1 — *Standard*. — A passenger in transit who remains on board the ship on which he arrived and departs with it shall not normally be subjected to routine control by public authorities.

3.17.2 — *Recommended Practice*. — A passenger in transit should be allowed to retain his passport or other identity document.

3.17.3 — *Recommended Practice*. — A passenger in transit should not be required to complete a disembarkation/embarkation card.

3.17.4 — *Recommended Practice*. — A passenger in transit who is continuing his journey from the same port in the same ship should normally be granted temporary permission to go ashore during the ship's stay in port if he so wishes.

3.17.5 — *Recommended Practice*. — A passenger in transit who is continuing his journey from the same port in the same ship should not be required to have a visa, except in special circumstances determined by the public authorities concerned.

3.17.6 — *Recommended Practice*. — A passenger in transit who is continuing his journey from the same port in the same ship should not normally be required to give a written Customs Declaration.

3.17.7 — *Recommended Practice*. — A passenger in transit who leaves the ship at one port and embarks in the same ship at a different port in the same country should enjoy the same facilities as a passenger who arrives and departs in the same ship at the same port.

E) MEASURES OF FACILITATION FOR SHIPS ENGAGED IN SCIENTIFIC SERVICES

3.18 — *Recommended Practice*. — A ship engaged in scientific services carries personnel who are necessarily engaged on the ship for such scientific purposes of the voyage. If so identified, such personnel should be granted facilities at least as favourable as those granted to the crew members of that ship.

F) FURTHER MEASURES OF FACILITATION FOR FOREIGNERS BELONGING TO THE CREWS OF SHIPS ENGAGED IN INTERNATIONAL VOYAGES — SHORE LEAVE

3.19 — *Standard*. — Foreign crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order.

3.19.1 — *Standard*. — Crew members shall not be required to hold a visa for the purpose of shore leave.

3.19.2 — *Recommended Practice*. — Crew members before going on or returning from shore leave should not normally be subjected to personal checks.

3.19.3 — *Standard*. — Crew members shall not be required to have a special permit, e. g. a shore leave pass, for the purpose of shore leave.

3.19.4 — *Recommended Practice*. — If crew members are required to carry documents of identity with them when they are on shore leave, these documents should be limited to those mentioned in Standard 3.10.

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

4.1 — *Standard*. — Public authorities of a State not Party to the International Health Regulations shall endeavour to apply the relevant provisions for 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 98 of the International Health 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 — *Standard*. — Public authorities shall 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 Health 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 — *Standard*. — There shall 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 correction 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 correction can be effected without delay.

5.3 — *Standard*. — If errors are found in documents provided for in this Annex, which have been signed by or on behalf of a shipowner or master, or otherwise authenticated, 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 normal working hours. Public authorities should establish normal working hours for their services at ports consistent with the usual periods of substantial work load.

5.4.1 — *Standard*. — Contracting Governments shall 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, not for visit to an inspection of a ship for quarantine purposes except inspection of a ship for the issue of a Derratting 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 another 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 SHIPOWNER'S RESPONSABILITIES

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 connection with the clearance of cargo, unless the shipowner is, or is acting for, the importer or exporter.

F) EMERGENCY ASSISTANCE

5.11 — Standard. — Public authorities shall facilitate the arrival and departure of ships engaged in disaster relief work, the combating or prevention of marine pollution, or other emergency operations necessary to ensure maritime safety of the population or the protection of the marine environment.

5.12 — Standard. — Public authorities shall, to the greatest extent possible, facilitate the entry and clearance of persons, cargo, material and equipment required to deal with situations described in Standard 5.11.

RESOLUTIONS ADOPTED BY THE CONFERENCE

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 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 Annex B 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

(*) The name of the Organization was changed to the «International Maritime Organization» by virtue of amendments to the Organization's Conventions which entered into force on 22 May 1982.

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 I 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 experts of the Governments Parties to the Convention on Facilitation 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 intergovernmental 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;

(*) The name of the Organization was changed to the «International Maritime Organization» by virtue of amendments to the Organization's Convention which entered into force on 22 May 1982.

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 connection 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.

RESOLUTION A.628(15)

adopted on 20 November 1987

APPLICATION OF AUTOMATIC DATA PROCESSING (ADP) AS PROVIDED FOR IN THE CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965, AS AMENDED.

THE ASSEMBLY,
HAVING CONSIDERED the general purpose of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, and in particular article III thereof,

(*) The name of the Organization was changed to the «International Maritime Organization» by virtue of amendments to the Organization's Convention which entered into force on 22 May 1982.

BEING OF THE OPINION that public authorities should examine, in consultation with all interested parties, the additional advantages which can be derived from the use of automated methods of information handling and transmission,

TAKING INTO ACCOUNT technological developments subsequent to the adoption of the Convention,

NOTING the provisions of Standard 2.15 of Section 2.G of the Annex to the Convention:

«Public authorities shall accept information conveyed by any legible and understandable medium, including documents handwritten in ink or indelible pencil or produced by automatic data processing techniques»,

CONSIDERING that the ways of applying this provision to the other provisions of the Convention need further clarification,

1 — RECOMMENDS that, in applying Standard 2.15:

- (a) the introduction of methods to convey information by the use of non-paper media, should be supported and encouraged;
- (b) where paper documents are required, the presentation of data in any automated data processing (ADP) output should follow the layout of the standardized IMO Model FAL Forms; and
- (c) any substantial deviation from that layout should require prior agreement between the parties concerned;

2 — FURTHER DECIDES that the present resolution should be appended to the publication containing the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended;

3 — REVOKES Resolution A.452(XI).

CONVENÇÃO SOBRE FACILITAÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965

Os Governos Contratantes:

Desejando facilitar o tráfego marítimo pela simplificação e redução ao mínimo das formalidades, exigências documentais e procedimentos à chegada, durante a estadia e à partida de navios envolvidos em viagens internacionais;

acordaram o seguinte:

ARTIGO I

Os Governos Contratantes comprometem-se a adotar, de acordo com as disposições da presente Convenção e do seu anexo, todas as medidas apropriadas para facilitar e apressar o tráfego marítimo internacional e evitar atrasos desnecessários dos navios e das pessoas e propriedades a bordo.

ARTIGO II

1 — Os Governos Contratantes comprometem-se a cooperar, de acordo com as disposições da presente

Convenção, na formulação e aplicação de medidas para a facilitação da chegada, estadia e partida de navios. Tais medidas deverão ser, tanto quanto praticável, não menos favoráveis do que as medidas aplicadas a outros meios de transporte internacional; contudo, estas medidas podem diferir de acordo com requisitos particulares.

2 — As medidas para facilitação do tráfego marítimo internacional estabelecidas pelas presente Convenção e pelo seu anexo aplicam-se igualmente a navios dos Estados, costeiros ou não, cujos Governos são partes na presente Convenção.

3 — As disposições da presente Convenção não se aplicam a navios de guerra ou a barcos de recreio.

ARTIGO III

Os Governos Contratantes comprometem-se a cooperar na manutenção, ao mais alto nível praticável, da uniformidade de formalidades, exigências documentais e procedimentos em todos os aspectos em que essa uniformidade venha a facilitar e a melhorar o tráfego marítimo internacional e a reduzir ao mínimo quaisquer alterações de formalidades, exigências documentais e procedimentos necessários para a satisfação de requisitos especiais próprios.

ARTIGO IV

Com vista a atingir os objectivos estabelecidos nos artigos anteriores da presente Convenção, os Governos Contratantes comprometem-se a cooperar directamente ou através da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (*) (daqui em diante designada «Organização») em assuntos relativos a formalidades, exigências documentais e procedimentos, bem como à sua aplicação ao tráfego marítimo internacional.

ARTIGO V

1 — Nada na presente Convenção ou no seu anexo deverá ser interpretado como obstáculo à aplicação de quaisquer facilidades mais amplas que um Governo Contratante conceda ou possa vir a conceder no campo do tráfego marítimo internacional de acordo com as suas leis nacionais ou com as disposições de qualquer outro acordo internacional.

2 — Nada na presente Convenção ou no seu anexo deverá ser interpretado como impeditivo para um Governo Contratante da aplicação de quaisquer medidas temporárias consideradas necessárias por esse Governo para preservar a moral pública, a ordem e a segurança ou para evitar a introdução ou propagação de doenças ou pestes que afectem a saúde pública, animais ou plantas.

3 — Todos os assuntos que não são expressamente considerados na presente Convenção continuam sujeitos à legislação dos Governos Contratantes.

(*) O nome da Organização foi alterado para Organização Marítima Internacional em 22 de Maio de 1982.



ARTIGO VI

Para os fins da presente Convenção e do seu anexo:

- a) «Normas» são as medidas cuja aplicação uniforme pelos Governos Contratantes, de acordo com a Convenção, é necessária e praticável para facilitar o tráfego marítimo internacional;
- b) «Práticas recomendadas» são as medidas cuja aplicação pelos Governos Contratantes é desejável para facilitar o tráfego marítimo internacional.

ARTIGO VII

1 — O anexo da presente Convenção pode ser modificado pelos Governos Contratantes, quer por proposta de um deles, quer por uma conferência reunida para o efeito.

2 — Qualquer Governo Contratante pode propor uma emenda ao anexo dirigindo um projecto de emenda ao Secretário-Geral da Organização (daqui em diante designado «Secretário-Geral»):

- a) Qualquer emenda proposta em conformidade com a presente alínea deverá ser examinada pelo Comité de Facilitação da Organização, desde que tenha sido difundida, pelo menos, três meses antes da reunião do citado Comité. Se adoptada por dois terços dos Governos Contratantes presentes e votantes no Comité, o Secretário-Geral informa dela todos os Governos Contratantes;
- b) Qualquer emenda ao anexo adoptada em conformidade com o presente a alínea entra em vigor quinze meses depois de o Secretário-Geral ter comunicado a proposta a todos os Governos Contratantes, a não ser que, pelo menos, um terço dos Governos Contratantes tenha, num prazo de doze meses depois desta comunicação, notificado, por escrito, o Secretário-Geral da não aceitação da dita emenda;
- c) O Secretário-Geral deverá informar todos os Governos Contratantes de qualquer notificação recebida em conformidade com a alínea b) e da data da entrada em vigor da emenda;
- d) Os Governos Contratantes que não aceitem uma emenda não ficam sujeitos a ela, mas devem seguir o procedimento definido no artigo VIII da presente Convenção.

3 — O Secretário-Geral deverá convocar uma conferência dos Governos Contratantes com o fim de examinar as emendas ao anexo desde que um terço, pelo menos, destes Governos o solicite. Qualquer emenda adoptada em tal conferência por uma maioria de dois terços dos Governos Contratantes presentes e votantes deverá entrar em vigor seis meses após a data em que o Secretário-Geral notifique os Governos Contratantes da emenda adoptada.

4 — O Secretário-Geral deverá informar, no mais curto prazo, todos os Governos signatários da adopção e da entrada em vigor de qualquer emenda adoptada em conformidade com o presente artigo.

ARTIGO VIII (*)

1 — Qualquer Governo Contratante que considere impraticável adaptar inteiramente as suas próprias formalidades, exigências documentais ou procedimentos com qualquer norma ou que considere necessário, por razões especiais, adoptar formalidades, exigências documentais ou procedimentos que dela difiram deverá informar em conformidade o Secretário-Geral e notificá-lo das diferenças entre as suas próprias regras e tal norma. Esta notificação deverá ser feita tão cedo quanto possível após a entrada em vigor da presente Convenção para o Governo respectivo ou depois da adopção de tais diferentes formalidades, exigências documentais ou procedimentos.

2 — A notificação por um Governo Contratante de qualquer de tais diferenças referentes a uma emenda a uma norma ou a uma norma recentemente adoptada deverá ser feita ao Secretário-Geral tão cedo quanto possível após a entrada em vigor de tal emenda ou norma recentemente adoptada ou depois da adopção das diferentes formalidades, exigências documentais ou procedimentos, e pode incluir uma indicação da acção proposta para pôr as formalidades, exigências documentais ou procedimentos inteiramente de acordo com a norma emendada ou recentemente adoptada.

3 — É recomendado aos Governos Contratantes que, tanto quanto for praticável, ponham as suas formalidades, exigências documentais e procedimentos rapidamente de acordo com as práticas recomendadas. Logo que qualquer Governo Contratante ponha as suas próprias formalidades, exigências documentais e procedimentos de acordo com qualquer prática recomendada, deverá notificar desse facto o Secretário-Geral.

4 — O Secretário-Geral deverá informar os Governos Contratantes de qualquer notificação que lhe for feita nos termos dos parágrafos anteriores deste artigo.

ARTIGO IX

O Secretário-Geral deverá convocar uma conferência dos Governos Contratantes para revisão ou emenda da presente Convenção, a pedido de pelo menos um terço dos Governos Contratantes. Qualquer revisão ou emenda deverá ser adoptada pela maioria de dois terços dos votos da Conferência e posteriormente certificada e comunicada pelo Secretário-Geral a todos os Governos Contratantes para sua aceitação.

Um ano após a aceitação da revisão ou emenda por dois terços dos Governos Contratantes, cada revisão ou emenda deverá entrar em vigor para todos os Governos Contratantes, excepto para os que antes da sua entrada em vigor façam uma declaração de que não aceitam a revisão ou emenda. A Conferência pode determinar, pela maioria de dois terços, na altura da sua adopção, que uma revisão ou emenda é de natureza tal que qualquer Governo contratante que tenha feito essa declara-

(*) O texto das notificações recebidas de Governos Contratantes de acordo com este artigo é reproduzido numa publicação intitulada *Suplemento Referente ao Anexo à Convenção Que Visa a Facilitar do Tráfego Marítimo Internacional, 1965* — Notificações pelos Governos contratantes de acordo com o artigo VIII da Convenção.

ção e que não aceite a revisão ou emenda dentro do período de um ano após a entrada em vigor da revisão ou emenda deverá, depois de expirar esse período, deixar de ser parte na Convenção.

ARTIGO X

1 — A presente Convenção deverá manter-se aberta para assinatura durante um período de seis meses contados a partir desta data e continuará posteriormente aberta à adesão.

2 — Os Governos dos Estados membros das Nações Unidas, ou de qualquer das suas agências especializadas, ou a Agência Internacional de Energia Atómica, ou as partes do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, podem tornar-se partes da presente Convenção por:

- a) Assinatura sem reservas à aceitação;
- b) Assinatura com reservas à aceitação, seguida de aceitação; ou
- c) Adesão.

A aceitação ou adesão serão tornadas efectivas pelo depósito de um instrumento junto do Secretário-Geral.

3 — O Governo de qualquer Estado que não tenha direito a tornar-se parte nesta Convenção, nos termos do parágrafo 2 deste artigo, pode requerer através do Secretário-Geral tornar-se parte e será admitido como parte nos termos do parágrafo 2, desde que a sua candidatura tenha sido aprovada por dois terços dos membros da Organização que não sejam membros associados.

ARTIGO XI

A presente Convenção entrará em vigor 60 dias após a data em que os Governos de pelo menos dez Estados a tenham assinado sem reservas à sua aceitação ou tenham depositado instrumentos de aceitação ou adesão. Entrará em vigor para um Governo que subsequentemente a aceite ou a ela adira 60 dias após o depósito do instrumento de aceitação ou adesão.

ARTIGO XII

Três anos após a entrada em vigor da presente Convenção para um Governo Contratante, esse Governo pode denunciá-la por notificação escrita dirigida ao Secretário-Geral, que deverá notificar todos os Governos Contratantes do conteúdo e data da recepção dessa notificação. Tal denúncia terá efeito um ano após a sua recepção pelo Secretário-Geral ou passado um período mais longo, conforme seja especificado na notificação.

ARTIGO XIII

1 — a) As Nações Unidas, quando forem a autoridade administradora de um território, ou qualquer Governo Contratante responsável pelas relações internacionais de um território deverão consultar tal território o mais cedo possível, na tentativa de tornar aplicável a presente Convenção a esse território, e podem, em qualquer altura, por notificação escrita ao Secretário-Geral, declarar que a Convenção será aplicável a tal território.

b) A presente Convenção passará a ser aplicável ao território nela referido a partir da data da recepção da notificação ou de outra data que for especificada na notificação.

c) As disposições do artigo VIII da presente Convenção serão aplicáveis a qualquer território a que a Convenção seja alargada nos termos do presente artigo; para esta finalidade, a expressão «suas próprias formalidades, exigências documentais ou procedimentos» deverá incluir as que estão em vigor nesse território.

d) A presente convenção deixará de ser aplicável a qualquer território um ano após a recepção pelo Secretário-Geral de uma notificação nesse sentido ou numa data posterior que nela seja especificada.

2 — O Secretário-Geral deverá informar todos os Governos Contratantes da aplicação da presente Convenção a qualquer território nos termos do parágrafo 1 do presente artigo, referindo em cada caso a data a partir da qual essa aplicação se verificou.

ARTIGO XIV

O Secretário-Geral deverá informar todos os Governos signatários, todos os Governos Contratantes e todos os membros da Organização sobre:

- a) As assinaturas apostas à presente Convenção e as datas respectivas;
- b) O depósito de instrumentos de aceitação e adesão com as datas correspondentes;
- c) A data na qual a Convenção entra em vigor nos termos do artigo XI;
- d) Qualquer notificação recebida nos termos dos artigos XII e XIII e a data respectiva;
- e) A convocação de qualquer conferência nos termos dos artigos VII e IX.

ARTIGO XV

A presente Convenção e o seu anexo deverão ser depositados junto do Secretário-Geral, que remeterá cópias autenticadas aos Governos signatários e aos que a ela aderiram. Logo que a presente Convenção entre em vigor, deverá ser registada pelo Secretário-Geral nos termos do artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO XVI

A presente Convenção e o seu anexo deverão ser redigidos em língua inglesa e francesa, sendo qualquer dos textos igualmente autêntico. Traduções oficiais em língua russa e espanhola deverão ser preparadas e depositadas com os originais assinados.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos seus respectivos Governos, assinaram a presente convenção (*).

Feito em Londres neste 9.º dia de Abril de 1965.

(*) Omitidas as assinaturas.

ANEXO

Secção 1 — Definições e disposições gerais

A) Definições

Para aplicação das disposições do presente anexo, devem ser atribuídas às expressões abaixo indicadas os seguintes significados:

Carga. — Quaisquer materiais, produtos manufacturados, mercadorias e artigos de qualquer outra natureza transportados num navio, com excepção do correio, das provisões sobresselentes e equipamento do navio, dos bens pessoais da tripulação e da bagagem acompanhada dos passageiros;

Bens pessoais da tripulação. — Vestuário, artigos de uso diário e quaisquer outros artigos — podendo incluir moeda — que pertençam à tripulação e sejam transportados no navio;

Membro da tripulação. — Qualquer pessoa empregada para executar trabalhos ou prestar serviços a bordo durante uma viagem e que esteja incluída na lista da tripulação;

Navio em cruzeiro. — Um navio em viagem internacional transportando passageiros que participam num programa de grupo e estão alojados a bordo, com a finalidade de cumprir um programa de visitas turísticas temporárias a um ou mais postos e que durante a viagem, normalmente:

- a) Não embarca ou desembarca quaisquer outros passageiros;
- b) Não carrega ou descarrega qualquer carga.

Documento. — Portador de dados com registos entrados;

Portador de dados. — Meio destinado a receber o registo de dados;

Correio. — Volumes de correspondência e outros objectos entregues por umas administrações dos correios e destinados a serem entregues a outras;

Passageiro em trânsito. — Um passageiro que chega por navio de um país estrangeiro com o propósito de continuar a sua viagem por navio ou qualquer outro meio de transporte para um país estrangeiro;

Bagagem de passageiros acompanhada. — Propriedade — que pode incluir moeda — transportada por um passageiro no mesmo navio em que ele se encontra embarcado, quer esteja ou não na sua posse, desde que não seja objecto de um contrato de transporte ou outro acordo idêntico;

Autoridades públicas. — Os serviços ou funcionários de um Estado responsáveis pela aplicação e cumprimento das leis e regulamentos desse Estado que se relacionem com qualquer aspecto das normas e práticas recomendadas contidas neste anexo;

Armador. — A pessoa, corporação ou outra entidade legal que seja proprietária ou explore um navio e qualquer pessoa agindo em nome do proprietário ou do explorador;

Equipamento do navio. — Artigos, para além dos sobresselentes, embarcados num navio para seu

uso, que são desmontáveis mas não constituem material de consumo, incluindo acessórios, tais como barcos salva-vidas, outros dispositivos de salvamento, mobiliário, cortinados do navio e artigos semelhantes;

Sobresselentes do navio. — Artigos para reparações ou substituições a efectuar no navio em que são transportados;

Provisões do navio. — Mercadorias para utilização no navio, incluindo material de consumo, artigos para venda aos passageiros e à tripulação, combustível e lubrificantes, mas excluindo o equipamento e sobresselentes do navio;

Licença. — Autorização concedida a um membro da tripulação para permanecer em terra durante a estadia do navio num porto, que pode ser condicionada geograficamente e em tempo pelas autoridades públicas;

Hora de chegada. — Hora a que um navio chega pela primeira vez a um porto, quer fundeando, quer atracando.

B) Disposições gerais

De acordo com o parágrafo 2 do artigo V da Convenção, as disposições do presente anexo não impedem as autoridades públicas de adoptar quaisquer medidas apropriadas, assim como de pedir todos os esclarecimentos suplementares que possam vir a ser necessários no caso de haver suspeita de fraude, ou para resolver problemas particulares que constituam uma ameaça grave para a ordem pública (*ordre public*) e para a segurança ou a saúde pública, ou para impedir a introdução ou a propagação de doenças ou pestes que afectem animais ou vegetais.

1.1 — **Norma.** — As autoridades públicas não deverão exigir, seja qual for o caso, senão as informações indispensáveis e deverão reduzir o seu número a um mínimo. Desde que no anexo figure uma enumeração de informações, as autoridades públicas não deverão exigir senão aquelas que considerem indispensáveis.

1.1.1 — **Prática recomendada.** — As autoridades públicas devem ter em atenção as implicações da facilitação que possam resultar da introdução do processamento automático de dados e técnicas de transmissão e devem considerá-las em colaboração com os armadores e todas as outras partes interessadas.

Os requisitos de informação e procedimentos de controlo que existem actualmente devem ser simplificados e deve ser tida em consideração a desejável obtenção da compatibilidade com outros importantes sistemas de informação.

1.2 — **Prática recomendada.** — A despeito do facto de haver documentos destinados a determinar fins que podem ser preenchidos e exigidos no presente anexo, as autoridades públicas, tendo em atenção os interesses daqueles a quem pode ser exigido o preenchimento dos documentos e, bem assim, as finalidades a que estes se destinam, devem providenciar para que quaisquer dois ou mais de tais documentos sejam combinados num único, em todos os casos em que tal seja praticável e de que resulte um apreciável grau de facilitação.

Secção 2 — Chegada, estadia e partida do navio

O presente capítulo contém as formalidades exigidas aos armadores pelas autoridades públicas à chegada, durante a estadia no porto e à partida do navio e não deverão ser interpretadas como excluindo as exigências da apresentação para inspecção pelas autoridades respectivas de certificados e outra documentação transportada pelo navio relativa ao seu registo, dimensões, segurança, tripulantes e outros assuntos com estes relacionados.

A) Generalidades

2.1 — *Norma.* — As autoridades públicas não devem exigir, à chegada ou à partida dos navios aos quais se aplica a presente Convenção, quaisquer outros documentos para além dos previstos na presente secção.

Os documentos visados são:

- Declaração geral;
- Declaração de carga;
- Declaração das provisões de bordo;
- Declaração dos bens da tripulação;
- Lista de tripulação;
- Lista de passageiros;
- Documento exigido pela Convenção Postal Universal para o correio;
- Declaração marítima de saúde.

B) Conteúdo e finalidade dos documentos

2.2 — *Norma.* — A declaração geral deverá constituir documento base tanto à chegada como à partida, fornecendo às autoridades públicas as informações relativas ao navio.

2.2.1 — *Prática recomendada.* — O mesmo modelo de declaração geral deverá ser aceite tanto à chegada como à partida do navio.

2.2.2 — *Prática recomendada.* — Na declaração geral, as autoridades públicas apenas deverão exigir as seguintes informações:

- Nome e descrição do navio;
- Nacionalidade do navio;
- Pormenores relativos ao registo;
- Pormenores relativos à arqueação;
- Nome do capitão;
- Nome e endereço do agente do navio;
- Descrição sumária da carga;
- Número de membros da tripulação;
- Número de passageiros;
- Descrição sumária sobre a viagem;
- Data e hora de chegada ou data de partida;
- Porto de chegada ou de partida;
- Posição do navio no porto.

2.2.3 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão aceitar a declaração geral datada e assinada pelo capitão, o agente do navio ou qualquer outra pessoa devidamente autorizada pelo capitão ou, ainda, autenticada de forma aceitável pelas autoridades públicas respectivas.

2.3 — *Norma.* — A declaração de carga deverá ser o documento base no qual figuram as informações exigidas pelas autoridades públicas à chegada e à partida relativas à carga do navio. No entanto, podem tam-

bém ser exigidos separadamente pormenores sobre qualquer carga perigosa.

2.3.1 — *Prática recomendada.* — Na declaração de carga, as autoridades públicas apenas deverão exigir as seguintes informações:

a) À chegada:

- Nome e nacionalidade do navio;
- Nome do capitão;
- Porto de origem;
- Porto onde foi redigida a declaração;
- Marcas e números, quantidade e natureza dos volumes e quantidade e descrição das mercadorias;
- Número dos conhecimentos da carga destinada a ser desembarcada no porto em questão;
- Portos onde deverá ser desembarcada a carga que continua a bordo;
- Primeiro porto de embarque no que diz respeito à mercadoria carregada através de conhecimento;

b) À partida:

- Nome e nacionalidade do navio;
- Nome do capitão;
- Porto de destino;
- Para as mercadorias carregadas no porto em questão: marcas e números; número e natureza dos volumes; quantidade e descrição das mercadorias;
- Números dos conhecimentos para a carga embarcada no porto em questão.

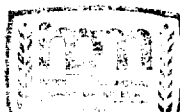
2.3.2 — *Norma.* — Para a carga que fica a bordo, as autoridades públicas apenas deverão exigir pormenores sumários de um mínimo de pontos essenciais de informações que devem ser prestadas.

2.3.3 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão aceitar a declaração de carga datada e assinada pelo capitão, o agente do navio ou qualquer outra pessoa devidamente autorizada pelo capitão ou, ainda, autenticada de forma aceitável pelas autoridades respectivas.

2.3.4 — *Norma.* — As autoridades públicas devem aceitar, em vez da declaração de carga, um exemplar do manifesto do navio, desde que contenha as informações exigidas na prática recomendada em 2.3.1 e na norma 2.3.2 e esteja datado e assinado ou autenticado como previsto na norma 2.3.3.

2.3.4.1 — *Prática recomendada.* — Como alternativa à regra 2.3.4, as autoridades públicas poderão aceitar um exemplar do conhecimento de carga assinado ou autenticado como previsto na norma 2.3.3 ou uma cópia certificada, se a natureza e a quantidade da carga o tornarem praticável e se qualquer informação prestada de acordo com a prática recomendada em 2.3.1 e a norma 2.3.2, que não figure em tais documentos, for também fornecida em qualquer outro local e devidamente certificada.

2.3.5 — *Prática recomendada.* — As autoridades públicas devem admitir que haja volumes na posse do capitão que não figurem na declaração de carga, desde que os pormenores relativos a esses volumes lhes sejam fornecidos separadamente.



2.4 — *Norma*. — A declaração de provisões de bordo deverá ser o documento base no qual figuram as informações relativas às provisões de bordo exigidas pelas autoridades públicas tanto à chegada como à partida.

2.4.1 — *Norma*. — As autoridades públicas devem aceitar a declaração de provisões de bordo datada e assinada pelo capitão ou por um oficial de bordo devidamente autorizado pelo capitão e tendo um conhecimento pessoal destas provisões ou, ainda, autenticada de forma aceitável pelas autoridades respectivas.

2.5 — *Norma*. — A declaração dos bens da tripulação é o documento base no qual figuram as informações exigidas pelas autoridades públicas relativas aos bens da tripulação. Esta declaração não é exigida à partida.

2.5.1 — *Norma*. — As autoridades públicas aceitam a declaração dos bens da tripulação datada e assinada pelo capitão do navio ou por um outro oficial de bordo devidamente autorizado pelo capitão ou autenticada de forma aceitável pelas autoridades respectivas. As autoridades públicas podem igualmente exigir que cada membro da tripulação assine ou, caso não saiba fazê-lo, aponha uma marca distintiva na declaração relativa aos seus próprios bens.

2.5.2 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas não devem normalmente exigir pormenores sobre os bens da tripulação, excepto dos que sejam sujeitos ao pagamento de direitos alfandegários ou a proibições ou restrições.

2.6 — *Norma*. — A lista da tripulação deverá ser o documento base que fornece às autoridades públicas as informações relativas ao número de membros da tripulação e à sua composição tanto à chegada como à partida de um navio.

2.6.1 — *Norma*. — Na lista da tripulação, as autoridades públicas apenas deverão exigir as seguintes informações:

- Nome e nacionalidade do navio;
- Nome de família;
- Prenomes;
- Nacionalidade;
- Posto ou classe;
- Data e local de nascimento;
- Natureza e número do documento de identidade;
- Porto e data de chegada;
- Proveniência do navio.

2.6.2 — *Norma*. — As autoridades públicas deverão aceitar a lista da tripulação datada e assinada pelo capitão ou por outro oficial de bordo devidamente autorizado pelo capitão ou, ainda, autenticada de forma aceitável pelas autoridades respectivas.

2.6.3 — *Norma*. — As autoridades públicas não deverão exigir que a lista da tripulação seja apresentada em todas as escalas no caso de um navio, utilizado num programa preestabelecido, escalar novamente o mesmo porto uma ou mais vezes dentro de um período de catorze dias, sem que tenha havido alterações na tripulação. Torna-se, no entanto, necessária, nesse caso, a apresentação de uma declaração de «Sem alteração», numa forma aceitável pelas autoridades públicas respectivas.

2.6.4 — *Prática recomendada*. — Nas circunstâncias referidas na norma 2.6.3, mas tendo havido pequenas alterações na tripulação, as autoridades públicas não devem, normalmente, exigir a apresentação de uma nova lista completa da tripulação, mas antes aceitar a lista da tripulação inicial, com a indicação das alterações que sofreu.

2.7 — *Norma*. — A lista de passageiros deverá ser o documento base que fornece às autoridades públicas as informações relativas aos passageiros tanto à chegada como à partida do navio.

2.7.1 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas não deverão exigir lista de passageiros para curtas travessias ou serviços mistos navio/caminho de ferro entre países vizinhos.

2.7.2 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas não deverão exigir cartas de embarque ou de desembarque, além das listas de passageiros, para os passageiros cujo nome figure naquelas listas. No entanto, sempre que as autoridades públicas tenham de enfrentar problemas particulares que constituam um sério perigo para a saúde pública, podem exigir a qualquer pessoa que esteja efectuando uma viagem internacional para dar, à chegada, por escrito, o seu endereço no local de destino.

2.7.3 — *Prática recomendada*. — Na lista de passageiros, as autoridades públicas apenas devem exigir as seguintes informações:

- Nome e nacionalidade do navio;
- Nome de família;
- Prenomes;
- Nacionalidade;
- Data de nascimento;
- Local de nascimento;
- Porto de embarque;
- Porto de desembarque;
- Porto e data de chegada do navio.

2.7.4 — *Prática recomendada*. — Uma lista elaborada por companhias de navegação para seu próprio uso deve ser aceite em vez da lista de passageiros, desde que contenha, pelo menos, as informações exigidas na prática recomendada em 2.7.3 e que esteja datada e assinada de acordo com a norma 2.7.5.

2.7.5 — *Norma*. — As autoridades públicas deverão aceitar a lista de passageiros datada e assinada pelo capitão, o agente do navio ou qualquer outra pessoa devidamente autorizada pelo capitão ou, ainda, autenticada de forma aceitável pelas autoridades públicas respectivas.

2.7.6 — *Norma*. — As autoridades públicas deverão assegurar-se de que os armadores as notifiquem, à chegada, da presença de qualquer passageiro clandestino a bordo.

2.8 — *Norma*. — Tanto à chegada como à partida do navio, as autoridades públicas não deverão exigir para o correio qualquer declaração escrita para além da prevista na Convenção Postal Universal.

2.9 — *Norma*. — A declaração marítima de saúde deverá ser o documento base que fornece à autoridade sanitária do porto as informações por ela exigidas sobre o estado de sanidade a bordo do navio durante a travessia e à chegada ao porto.

C) Documentos à chegada

2.10 — *Norma*. — No que respeita à chegada de um navio a um porto, as autoridades públicas apenas deverão exigir:

- Cinco exemplares da declaração geral;
- Quatro exemplares da declaração de carga;
- Quatro exemplares da declaração de provisões de bordo;
- Dois exemplares da declaração de bens da tripulação;
- Quatro exemplares da lista da tripulação;
- Quatro exemplares da lista de passageiros;
- Um exemplar da declaração marítima de saúde.

D) Documentos à partida

2.11 — *Norma*. — No que se refere à partida de um navio, as autoridades públicas apenas deverão exigir:

- Cinco exemplares da declaração geral;
- Quatro exemplares da declaração de carga;
- Três exemplares da declaração de provisões de bordo;
- Dois exemplares da lista da tripulação;
- Dois exemplares da lista de passageiros.

2.11.1 — *Norma*. — Não deverá ser exigida à partida de um porto uma nova declaração de carga no que diz respeito à carga que foi objecto de uma declaração à chegada ao mesmo porto e que permaneceu a bordo.

2.11.2 — *Prática recomendada*. — Não deve ser exigida uma declaração separada de provisões de bordo, nem para as provisões que foram objecto de uma declaração à chegada, nem para as provisões embarcadas no porto e cobertas por um outro documento alfandegário apresentado nesse porto.

2.11.3 — *Norma*. — Desde que as autoridades públicas exijam informações sobre a tripulação de um navio à partida deste, deverão aceitar uma cópia da lista de tripulação apresentada à chegada, desde que seja assinada de novo e faça referência a qualquer alteração ao número ou à composição da tripulação ou declare que não houve qualquer alteração.

E) Medidas para facilitar o desembarço da carga, passageiros, tripulação e bagagem.

2.12 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas deverão, em conjunto com os armadores e as administrações portuárias, tomar as medidas apropriadas para que o período de imobilização no porto seja reduzido a um mínimo e, assim, prever disposições satisfatórias para o desenrolar das diversas operações. Deverão também reexaminar frequentemente todas as medidas relativas à chegada e à partida dos navios, estando compreendidas nessas medidas as disposições respeitantes ao embarque, desembarque, carga, descarga e conservação corrente. Deverão ainda tomar medidas para que as formalidades de chegada e partida dos navios de carga e o embarque desta se possam efectuar, na medida do possível, na zona de carga e descarga.

2.12.1 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas deverão, em conjunto com os armadores e as

administrações portuárias, velar para que sejam tomadas medidas satisfatórias para simplificar e facilitar a execução das operações de manobra e desembarço da carga. Estas disposições deverão aplicar-se a todas as operações que têm lugar desde a chegada do navio ao cais para descarga e desembarço alfandegário e, se necessário, à armazenagem ou reexportação da carga. Deverá existir um acesso cómodo e directo entre o armazém de mercadorias e a zona alfandegária, que devem situar-se, tanto um como outro, perto do cais e estar apetrechados em todos os lugares possíveis com meios mecânicos de transporte.

2.12.2 — *Prática recomendada*. — Os Governos Contratantes devem facilitar a admissão temporária de equipamento especializado para manobra de carga que chegue por via marítima e se destine a ser utilizado em terra, nos portos de escala, para embarque, desembarque e manobras de carga.

2.12.3 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas devem encorajar os armadores e ou os responsáveis pelos cais onde se guarde carga e pelos armazéns a promover a obtenção de facilidades de armazenamento especiais para carga sujeita a um alto risco de roubo e à sua protecção contra o acesso de pessoas não autorizadas às áreas em que a carga deva ser guardada, temporariamente ou por longos períodos, antes de ser enviada para bordo ou distribuída localmente.

2.12.4 — *Norma*. — As autoridades públicas deverão permitir, de acordo com a sua própria regulamentação, a importação temporária de contentores e tabuleiros de carga sem pagamento de direitos alfandegários e outras taxas e encargos e deverão facilitar também a sua utilização no tráfego marítimo.

2.12.5 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas deverão providenciar que na sua regulamentação, referida na norma 2.12.4, esteja prevista a aceitação de uma simples declaração de que os contentores e tabuleiros de carga importados temporariamente serão reexportados dentro do período de tempo estipulado pelo Estado respectivo.

2.12.6 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas devem autorizar que contentores ou tabuleiros de carga que entram no território do respectivo Estado nas condições referidas na norma 2.12.4 saiam dos limites do porto da sua chegada para desembarque de carga importada e ou para embarque de carga para exportação, exigindo-lhes procedimentos de controlo simplificados e o mínimo de documentação.

F) Escalas sucessivas em dois ou mais portos de um mesmo Estado.

2.13 — *Prática recomendada*. — Tendo em conta os procedimentos adoptados à chegada do navio ao primeiro porto de escala no território de um Estado, as formalidades e documentos exigidos pelas autoridades públicas em qualquer escala subsequente nesse país, feita sem escala intermédia noutro país, deverão ser reduzidos a um mínimo.

G) Preenchimento de documentos

2.14 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas deverão, na medida do possível, aceitar os documentos referidos no presente anexo, com excepção dos visados na norma 3.7, seja qual for a língua

em que nele são prestadas as informações, podendo, no entanto, ser por elas exigida uma tradução, escrita ou oral, numa das línguas oficiais do seu país ou da Organização sempre que o achem necessário.

2.15 — *Norma*. — As autoridades públicas deverão aceitar as informações fornecidas por qualquer forma legível e compreensível, incluindo documentos manuscritos a tinta ou a lápis indelével ou produzidos por técnicas de processamento automático de dados.

2.15.1 — *Norma*. — As autoridades públicas deverão aceitar, quando for necessário, uma assinatura manuscrita, em fac-símile, em papel perfurado, carimbada, em símbolos ou executada por quaisquer outros meios mecânicos ou electrónicos, desde que essa aceitação não contrarie quaisquer leis nacionais. A autenticação de informações apresentadas num material que não seja papel deverá ser feita de uma forma aceitável pelas autoridades públicas respectivas.

2.16 — *Norma*. — As autoridades públicas do país a que pertença qualquer porto que tenha a intenção de constituir o porto de chegada, de descarga ou de trânsito não deverão exigir qualquer documento relativo ao navio, à sua carga, às provisões de bordo, aos passageiros ou à tripulação, considerados na presente secção, para ser legalizado, verificado, autenticado ou previamente discutido e apreciado por qualquer seu representante no estrangeiro. Esta disposição não deverá significar que lhe seja interdito pedir o passaporte ou outro documento de identificação de um passageiro ou de um membro da tripulação para um visto ou para outros fins análogos.

H) Medidas especiais de facilitação para navios que escalem portos com a finalidade de desembarcar tripulantes, passageiros ou outras pessoas doentes ou feridas para tratamento médico de emergência.

2.17 — *Norma*. — As autoridades públicas deverão procurar a cooperação dos armadores para assegurar que, quando os navios tenham intenção de escalem portos com a finalidade exclusiva de desembarcar tripulantes, passageiros ou outras pessoas a fim de receberem tratamento médico de emergência, o capitão informará, com a possível antecedência, as autoridades públicas dessa intenção, acrescentada de todos os pormenores de que disponha sobre a doença ou ferimento e sobre a identidade e situação legal das pessoas.

2.18 — *Norma*. — As autoridades públicas deverão informar o capitão pela via mais rápida, se possível por rádio, antes da chegada do navio, sobre a documentação e procedimentos necessários para o desembarque rápido das pessoas doentes ou feridas e para o desembarque do navio sem demoras.

2.19 — *Norma*. — No que respeita a navios escalem portos com esta finalidade e tendo a intenção de tornar a partir imediatamente, as autoridades públicas deverão dar-lhes prioridade para atracar ou fundear se o estado do doente ou as condições de mar não permitirem o desembarque com segurança nas estradas ou proximidades do porto.

2.20 — *Norma*. — No que respeita a navios escalem portos com esta finalidade e tendo a intenção de tornar a partir imediatamente, as autoridades públicas não deverão normalmente exigir os documentos a que se refere a norma 2.1, excepto a declaração marítima de saúde e, se indispensável, a declaração geral.

2.21 — *Norma*. — Se as autoridades públicas exigirem a declaração geral, este documento não deverá conter mais informações do que as referidas na prática recomendada 2.2.2 e, sempre que possível, deverão mesmo conter menos.

2.22 — *Norma*. — Se as autoridades públicas aplicarem medidas de controle relativas à chegada de um navio antes do momento em que as pessoas doentes ou feridas sejam desembarcadas, as medidas para tratamento médico de emergência e para a protecção da saúde pública deverão ter prioridade sobre aquelas medidas de controle.

2.23 — *Norma*. — Se forem exigidas garantias ou compromissos relativos ao custo do tratamento ou à eventual evacuação ou repatriamento das pessoas necessitando de assistência, não deverá ser suspenso ou demorado o tratamento médico de emergência enquanto é aguardada a obtenção dessas garantias ou compromissos.

2.24 — *Norma*. — O tratamento médico de emergência e as medidas para a protecção da saúde pública deverão ter precedência sobre qualquer medida de controle que as autoridades públicas possam aplicar ao desembarque de pessoas doentes ou feridas.

Secção 3 — Chegada e partida de pessoas

Esta secção contém as disposições relativas às formalidades exigidas pelas autoridades públicas no que respeita à tripulação e passageiros à chegada ou à partida de um navio.

A) Exigências e procedimentos à chegada e à partida

3.1 — *Norma*. — Um passaporte válido deverá constituir o documento base que dá às autoridades públicas, à chegada ou à partida de um navio, as informações que dizem respeito a qualquer passageiro.

3.1.1 — *Prática recomendada*. — Os Governos Contratantes deverão, tanto quanto possível, aceitar outros documentos oficiais de identidade, em vez de passaportes, através de acordos bilaterais ou multilaterais.

3.2 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas deverão tomar disposições para que os passaportes dos passageiros ou outros documentos oficiais de identidade em seu lugar apenas sejam controlados uma vez pelas autoridades de imigração tanto à chegada como à partida. Para além disso, a apresentação dos passaportes ou de outros documentos oficiais de identidade poderá ser exigida para verificação ou identificação, para as formalidades de alfândega ou outras, à chegada e à partida.

3.3 — *Prática recomendada*. — Depois da apresentação individual dos passaportes ou documentos oficiais de identidade em seu lugar, as autoridades públicas deverão, imediatamente após a verificação, restituir estes documentos e não os reter para controle suplementar, salvo se houver qualquer obstáculo à admissão de um passageiro no território.

3.4 — *Prática recomendada*. — As autoridades públicas não deverão exigir dos passageiros que embarcam ou desembarcam ou dos armadores em sua representação qualquer outro esclarecimento escrito suplementar ou repetindo o que já foi apresentado nos seus passaportes ou documentos oficiais de identidade, a não



ser os destinados a completar os documentos contemplados no presente anexo.

3.5 — Prática recomendada. — As autoridades públicas que exijam dos passageiros que embarcam ou desembarcam informações suplementares por escrito para além das necessárias para completar quaisquer documentos contemplados no presente anexo deverão limitar as suas exigências para completa identificação dos passageiros aos aspectos mencionados na prática recomendada 3.6 (carta de embarque/desembarque). Tais autoridades públicas deverão aceitar a carta de embarque/desembarque preenchida pelo passageiro, sem exigir que esta seja preenchida ou verificada pelo armador. A carta poderá ser preenchida em escrita cursiva, legível, salvo se o formulário especificar que devem ser utilizados caracteres de imprensa. Não deve ser exigido de cada passageiro senão um exemplar da carta de embarque/desembarque, que pode incluir, se tal for exigido, uma ou mais cópias a papel químico obtidas simultaneamente.

3.6 — Prática recomendada. — As autoridades públicas não deverão exigir para a carta de embarque/desembarque mais informações do que as seguidamente indicadas:

Nome de família;
Prenomes;
Nacionalidade;
Número do passaporte ou de outro documento oficial de identidade;
Data de nascimento;
Local de nascimento;
Profissão;
Porto de embarque ou de desembarque;
Sexo;
Endereço ou local de destino;
Assinatura.

3.7 — Norma. — Se as pessoas que estão a bordo de um navio tiverem de provar que estão protegidas contra a cólera, febre-amarela ou a varíola, as autoridades públicas devem aceitar o certificado internacional de vacinação ou de revacinação nas formas previstas nos regulamentos sanitários internacionais.

3.8 — Prática recomendada. — O exame médico das pessoas que se encontram a bordo ou que desembarcam de um navio deverá normalmente ser limitado às que chegam de uma região infectada por uma das doenças que exigem quarentena no decorrer do período de incubação da doença em causa (como está previsto no Regulamento Sanitário Internacional). No entanto, pode ser exigido novo exame, conforme prescrito no Regulamento Sanitário Internacional.

3.9 — Prática recomendada. — As autoridades deverão normalmente efectuar a inspecção alfandegária das bagagens que acompanham os passageiros, à chegada, utilizando como base a amostragem ou método selectivo. Não deverá, tanto quanto possível, ser exigida declaração escrita referente às bagagens que acompanham os passageiros.

3.9.1 — Prática recomendada. — As autoridades públicas deverão, sempre que possível, dispensar da inspecção as bagagens acompanhadas dos passageiros que partem.

3.9.2 — Prática recomendada. — Sempre que a verificação das bagagens acompanhadas pelos pas-

sageiros que partem não pode ser inteiramente dispensada, aquela verificação deverá normalmente ser efectuada por amostragem ou pelo método selectivo.

3.10 — Norma. — Um documento válido de identidade dos marítimos ou um passaporte deverão constituir o documento base que dá às autoridades públicas, à chegada ou à partida de um navio, as informações referentes a cada um dos membros da tripulação.

3.10.1 — Norma. — No documento de identidade dos marítimos, as autoridades públicas não devem exigir outras informações para além das seguidamente indicadas:

Nome de família;
Prenomes;
Data e local de nascimento;
Nacionalidade;
Características físicas;
Fotografia (autenticada);
Assinatura;
Data limite da validade (se esta estiver estipulada);
Autoridade pública que emitiu o documento.

3.10.2 — Norma. — Quando se tornar necessário a um marítimo entrar num país ou dele sair por qualquer meio de transporte, na qualidade de passageiro, com a finalidade de:

- a) Voltar ao seu navio ou ser transferido para outro navio;
- b) Movimentar-se em trânsito para voltar ao seu navio noutro país, ou para ser repatriado, ou para qualquer outra finalidade aprovada pelas autoridades do país em questão;

as autoridades públicas deverão aceitar que esse marítimo apresente um documento válido em vez do passaporte, desde que aquele documento garanta que o seu titular será readmitido no país que o emitiu.

3.10.3 — Prática recomendada. — As autoridades públicas não deverão normalmente exigir a apresentação de documentos individuais de identidade nem informações suplementares às que constam no documento de identidade dos marítimos membros da tripulação, para além das que constam na lista da tripulação.

B) Medidas para facilitar o desembarço de carga, passageiros, tripulação e bagagens

3.11 — Prática recomendada. — As autoridades públicas deverão, em conjunto com os armadores e as administrações portuárias, adoptar as medidas adequadas para acelerar as formalidades de desembarço tanto para os passageiros como para a tripulação e bagagens e proporcionar, para este efeito, pessoal e instalações adequadas, tendo em particular atenção os meios para carga, descarga e condução das bagagens (compreendendo a utilização de sistemas mecanizados) e, bem assim, os aspectos que originam mais frequentemente atrasos para os passageiros. Devem ser adoptadas disposições que permitam, quando necessário, a circulação abrigada entre o navio e o posto de controle dos passageiros e da tripulação.

3.11.1. — *Prática recomendada.* — As autoridades públicas deverão:

- a) Em conjunto com os armadores e as administrações portuárias, adoptar certas medidas necessárias, tais como:
 - i) Um método de desembarço individual e contínuo dos passageiros e bagagens;
 - ii) Um sistema que permita aos passageiros identificar e retirar rapidamente as suas bagagens verificadas, logo que estas se encontrem nos lugares onde podem ser reclamadas;
- b) Garantir que as administrações portuárias tomem todas as disposições para que:
 - i) Seja fornecido aos passageiros e suas bagagens o acesso fácil e rápido aos meios de transporte locais;
 - ii) Os locais onde a tripulação pode ser eventualmente chamada para diversos controlos sejam facilmente acessíveis e tão próximos quanto possível uns dos outros.

3.12 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão exigir dos armadores que assegurem que o pessoal do navio tome todas as medidas que contribuam para o cumprimento rápido das formalidades de chegada no que respeita aos passageiros e à tripulação. Estas disposições podem compreender:

- a) O envio às autoridades públicas interessadas de uma mensagem indicando, antecipadamente, a hora, tão exacta quanto possível, prevista para a chegada e, posteriormente, qualquer alteração àquela hora e, bem assim, informações relativas ao itinerário da viagem, se este esclarecimento puder vir a afectar as formalidades de controle;
- b) Ter os documentos do navio prontos para um exame rápido;
- c) Preparar as escadas ou outros meios de acesso a bordo enquanto o navio se dirige para o cais ou para o fundeadouro;
- d) Providenciar pela rápida e ordeira reunião das pessoas embarcadas, que deverão estar munidas dos necessários documentos para inspecção, atendendo, particularmente, à dispensa de membros da tripulação dos seus serviços essenciais, na casa das máquinas ou em qualquer outro local.

3.13 — *Prática recomendada.* — A forma de registar nos documentos respectivos os nomes dos passageiros e tripulantes deve ser escrevendo o nome ou nomes de família em primeiro lugar. Se for costume usar os nomes de família do pai e da mãe, o nome do pai deverá ser inscrito em primeiro lugar. Se for costume, para as mulheres casadas, usar ambos os nomes de família paternos do marido e o seu próprio nome, o nome da família paterna do marido deverá ser inscrito em primeiro lugar.

3.14 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão proceder, sem atraso injustificado, ao exame dos passageiros e da tripulação, com vista à sua admissão no

território do Estado, desde o momento em que esse exame seja exigido.

3.15 — *Norma.* — As autoridades públicas não deverão aplicar quaisquer sanções aos armadores se considerarem qualquer documento de controle em poder de um passageiro inadequado para fins de controle ou se um passageiro, por essa razão, não estiver em condições de ser admitido no território do Estado.

3.15.1 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão convidar os armadores a tomar todas as precauções razoáveis com vista a que os passageiros estejam na posse de todos os documentos de controle exigidos pelos Governos Contratantes.

3.15.2 — *Prática recomendada.* — Para utilização nos terminais marítimos e a bordo dos navios e com o objectivo de facilitar e acelerar o tráfego marítimo internacional, as autoridades públicas devem estabelecer ou, se o assunto não for da sua jurisdição, recomendar às partes responsáveis do seu país que estabeleçam sinais e símbolos internacionais normalizados criados ou aceites pela Organização em cooperação com outras organizações internacionais apropriadas e que, tanto quanto possível, sejam comuns a todos os meios de transporte.

C) Concessão de facilidades aos navios em cruzeiro e seus passageiros

Inserir nesta nova secção as novas normas e práticas recomendadas que se seguem:

3.16.1 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão autorizar a livre prática por rádio a um navio em cruzeiro desde que, com base nas informações dele recebidas antes da sua chegada, a autoridade sanitária do porto de chegada previsto considere que a entrada do navio não virá introduzir ou propagar uma doença quarentenária.

3.16.2 — *Norma* — Não deverão ser exigidas a navios em cruzeiro a declaração geral e lista de passageiros e a lista da tripulação senão no primeiro porto de chegada e no último porto de partida de um país, desde que as condições de viagem não tenham sido modificadas no intervalo.

3.16.3 — *Norma.* — Não deve ser exigida a navios em cruzeiro a declaração de provisões de bordo e a declaração de bens da tripulação senão no primeiro porto de chegada a um país.

3.16.4 — *Norma.* — Os passaportes ou outros documentos oficiais de identidade deverão permanecer sempre na posse dos passageiros em cruzeiro.

3.16.5 — *Prática recomendada.* — Os passageiros em cruzeiro não devem ser obrigados a obter um visto se o seu navio efectua uma estadia no porto de menos de 72 horas, salvo em condições particulares definidas pelas autoridades públicas respectivas.

Nota. — É intenção da presente prática recomendada que todo o Estado Contratante possa emitir para este tipo de passageiros, ou aceitar deles à chegada, um formulário especificando que têm autorização para entrar no território.

3.16.6 — *Norma.* — Os passageiros em cruzeiro não deverão sofrer atrasos desnecessários causados pelas medidas de controle exercidas pelas autoridades públicas.

3.16.7 — *Norma.* — De uma maneira geral, os funcionários dos serviços de imigração não deverão sujei-

tar os passageiros em cruzeiro a um interrogatório pessoal senão para verificação da identidade.

3.16.8 — *Norma*. — Se um navio em cruzeiro escalar sucessivamente mais de um porto num mesmo país, os passageiros, em geral, não deverão ser submetidos a formalidades pelas autoridades públicas senão no primeiro porto de chegada e no último porto de partida.

3.16.9 — *Prática recomendada*. — Para facilitar o seu rápido desembarque, o controle da entrada num país dos passageiros de um navio em cruzeiro deverá ser efectuado, sempre que praticável, a bordo do navio e antes da chegada ao local de desembarque.

3.16.10 — *Prática recomendada*. — Os passageiros em cruzeiro que desembarquem num porto e voltem ao mesmo navio num outro porto do mesmo país deverão beneficiar das mesmas facilidades que aqueles que desembarquem e voltem ao seu navio no mesmo porto.

3.16.11 — *Prática recomendada*. — A declaração marítima de saúde deverá ser a única formalidade sanitária necessária para os passageiros em cruzeiro.

3.16.12 — *Norma*. — Durante a estadia do navio no porto, as provisões de bordo isentas de direitos alfandegários deverão ficar à disposição dos passageiros em cruzeiro a bordo do navio.

3.16.13 — *Norma*. — Aos passageiros em cruzeiro não deverá ser exigida a entrega de uma declaração alfandegária.

3.16.14 — *Prática recomendada*. — Os passageiros em cruzeiro não deverão ser submetidos a qualquer controle de divisas.

3.16.15 — *Norma*. — Não deverão ser necessárias cartas de embarque/desembarque para os passageiros em cruzeiro.

3.16.16 — *Prática recomendada*. — Excepto no caso em que o controle dos passageiros é efectuado unicamente com base na lista de passageiros, as autoridades públicas não devem insistir em que lhes sejam fornecidos na lista de passageiros os seguintes pormenores:

- Nacionalidade (coluna 6);
- Data e local de nascimento (coluna 7);
- Porto de embarque (coluna 8);
- Porto de desembarque (coluna 9).

D) Medidas de facilitação especiais para passageiros em trânsito

3.17.1 — *Norma*. — Um passageiro em trânsito que permaneça no navio em que chegou e parta no mesmo não deverá ser, normalmente, submetido ao controle de rotina pelas autoridades públicas.

3.17.2 — *Prática recomendada*. — Um passageiro em trânsito deve ser autorizado a reter na sua posse o seu passaporte ou qualquer outro documento de identidade.

3.17.3 — *Prática recomendada*. — A um passageiro em trânsito não deve ser exigido o preenchimento de carta de desembarque/embarque.

3.17.4 — *Prática recomendada*. — A um passageiro em trânsito que continue a sua viagem do mesmo porto e no mesmo navio deve, normalmente, ser dada autorização temporária para ir a terra durante a estadia do navio no porto, se ele assim o desejar.

3.17.5 — *Prática recomendada*. — A um passageiro em trânsito que continue a sua viagem do mesmo porto e no mesmo navio não deve ser exigido um visto, a não ser em circunstâncias especiais estabelecidas pelas autoridades públicas respectivas.

3.17.6 — *Prática recomendada*. — A um passageiro em trânsito que continue a sua viagem do mesmo porto e no mesmo navio não deve ser normalmente exigido o preenchimento de uma declaração alfandegária.

3.17.7 — *Prática recomendada*. — Um passageiro em trânsito que saia do navio num porto e reembarque no mesmo navio num porto diferente, mas do mesmo país, deve usufruir das mesmas facilidades concedidas aos que chegam e partem no mesmo navio e no mesmo porto.

E) Medidas de facilitação para navios executando serviços científicos

3.18 — *Prática recomendada*. — Um navio executando serviços científicos transporta pessoal que está necessariamente embarcado no navio para os fins científicos da viagem. Quando identificado como tal, devem ser concedidas àquele pessoal facilidades pelo menos tão favoráveis como as concedidas aos membros da tripulação desse navio.

F) Outras medidas de facilitação para estrangeiros que fazem parte das tripulações de navios executando viagens internacionais — Licença para terra

3.19 — *Norma*. — Membros estrangeiros da tripulação deverão ser autorizados pelas autoridades públicas a ir a terra enquanto o navio em que chegaram permaneça no porto, desde que tenham sido completadas as formalidades de chegada do navio e as autoridades públicas não tenham razões para recusar essa autorização por motivos relacionados com a saúde pública, segurança pública ou ordem pública.

3.19.1 — *Norma*. — Aos membros da tripulação não deverá ser exigido que disponham de um visto para irem de licença para terra.

3.19.2 — *Prática recomendada*. — Os membros da tripulação que vão ou regressem de licença em terra não devem, normalmente, ser submetidos a verificações pessoais.

3.19.3 — *Norma*. — Não deverá ser exigido aos membros da tripulação que vão de licença para terra que sejam portadores de uma autorização especial, como seja um passe especial para aquele efeito.

3.19.4 — *Prática recomendada*. — Se aos membros da tripulação for exigido que sejam portadores dos seus documentos de identidade quando estiverem de licença em terra, esses documentos devem ser limitados aos referidos na norma 3.10.

Secção 4 — Saúde pública e quarentena, incluindo medidas sanitárias no caso de animais e plantas

4.1 — *Norma*. — As autoridades públicas de um Estado que não seja parte do Regulamento Sanitário Internacional deverão esforçar-se por aplicar as disposições daquele Regulamento aos transportes marítimos internacionais.

4.2 — *Prática recomendada*. — Os Governos Contratantes com certos interesses em comum devido às suas condições sanitárias, geográficas, sociais ou económicas deverão acordar em disposições especiais, em conformidade com o artigo 98.º do Regulamento Sanitário Internacional, quando tais acordos facilitem a aplicação deste Regulamento.

4.3 — *Prática recomendada.* — Quando para a expedição de certos animais, plantas ou produtos deles derivados sejam exigidos certificados sanitários ou outros documentos análogos, estes deverão ser simples e objecto de uma larga difusão e os Governos Contratantes deverão colaborar para a normalização de tais documentos.

4.4 — *Prática recomendada.* — As autoridades públicas deverão, sempre que possível, permitir a livre prática por rádio a um navio, desde que, com base nas informações dele recebidas antes da sua entrada no porto, a autoridade sanitária do porto de chegada previsto seja do parecer que a entrada do navio não irá resultar na introdução ou propagação de uma doença quarentenária. As autoridades sanitárias devem, tanto quanto possível, ser autorizadas a subir a bordo antes da entrada do navio no porto.

4.4.1 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão esforçar-se por obter a cooperação dos armadores para que estes se submetam a qualquer pedido para comunicarem prontamente, por rádio, às autoridades sanitárias do porto para onde o navio se destina a existência a bordo de qualquer doença, de forma a facilitar o envio de pessoal médico especializado e do material necessário para os procedimentos sanitários à chegada.

4.5 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão adoptar disposições que permitam às agências de viagem e outros organismos envolvidos fornecer aos passageiros, com antecipação suficiente em relação à partida, a lista de vacinas exigida pelas autoridades públicas dos países em causa, assim como os formulários de certificados de vacinação de acordo com o Regulamento Sanitário Internacional. As autoridades públicas deverão adoptar todas as medidas possíveis para que as pessoas que procedem à vacinação utilizem os certificados internacionais de vacinação ou de revacinação, para assegurar a uniformização da sua aceitação.

4.6 — *Prática recomendada.* — As autoridades públicas deverão fornecer as instalações e os serviços necessários para vacinação ou revacinação, assim como para a passagem dos certificados internacionais correspondentes, no maior número possível de portos.

4.7 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão assegurar que as medidas sanitárias e as formalidades de saúde sejam imediatamente iniciadas, completadas sem demora e aplicadas sem discriminação.

4.8 — *Prática recomendada.* — As autoridades públicas deverão manter, no maior número de portos possível, instalações suficientes para permitir a aplicação das medidas sanitárias e das medidas de quarentena fitossanitárias e veterinárias.

4.9 — *Norma.* — Deverão ser mantidas e rapidamente utilizáveis no maior número possível de portos de cada Estado as instalações médicas consideradas razoáveis para poderem ser prestados os cuidados médicos de emergência à tripulação e aos passageiros.

4.10 — *Norma.* — Salvo em caso de uma emergência que constitua um grave perigo para a saúde pública, as autoridades sanitárias de um porto não deverão, por causa de uma outra doença epidémica, impedir um navio que não está infectado, ou suspeito de estar infectado, de uma doença quarentenária de desembarcar ou embarcar carga, ou proceder ao seu abastecimento de mantimentos, combustível ou água potável.

4.11 — *Prática recomendada.* — A expedição por mar de animais, de matérias-primas animais, de

produtos animais em bruto, de géneros alimentícios de origem animal e de produtos vegetais quarentenários deve ser autorizada em circunstâncias específicas desde que acompanhados de um certificado de quarentena com a forma acordada entre os Estados envolvidos.

Secção 5 — Disposições diversas

A) Contratos e outras formas de garantia

5.1 — *Prática recomendada.* — Quando as autoridades públicas exijam dos armadores o depósito de contratos ou outras formas de garantia para cobrir as suas responsabilidades referentes às leis e regulamentos relativos às alfândegas, à emigração, à saúde pública, à protecção fitossanitária ou veterinária ou a outras leis e regulamentos análogos do Estado, tais autoridades públicas deverão autorizar o depósito de um só contrato global ou de outras formas de garantia, quando possível.

B) Erros na documentação e sanções subsequentes

5.2 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão autorizar, sem que a partida do navio seja retardada, a correcção de erros num documento considerado no presente anexo, desde que admitam que esses erros foram cometidos por inadvertência, que não são de natureza grave, que não são fruto de negligências repetidas e que foram cometidos sem intenção de infringir as leis ou regulamentos, desde que tais erros sejam detectados antes de ser concluído o exame da documentação e que seja possível corrigi-los.

5.3 — *Norma.* — Se forem encontrados erros nos documentos a que se refere o presente anexo, que tenham sido assinados pelo armador ou capitão, ou em seu nome, ou autenticados por outra forma, não deverão ser aplicadas sanções até ter sido dada uma oportunidade de provar, de forma satisfatória para as autoridades públicas, que os erros foram cometidos por inadvertência, que não são de natureza grave, que não foram fruto de negligências repetidas e que foram cometidas sem intenção de infringir as leis e regulamentos.

C) Serviços nos portos

5.4 — *Prática recomendada.* — Os serviços normais das autoridades públicas num porto devem ser fornecidos gratuitamente durante as horas de trabalho normais. As autoridades públicas devem estabelecer horas de trabalho normais para os seus serviços em portos, compatíveis com os períodos usuais de maior volume de trabalho.

5.4.1 — *Norma.* — Os Governos Contratantes deverão adoptar todas as medidas possíveis para organizar os serviços normais das autoridades públicas nos portos de forma a evitar atrasos desnecessários de navios após a sua chegada, ou logo que prontos para partir, e a reduzir a um mínimo o tempo necessário para cumprir as formalidades, desde que a hora de chegada ou de partida prevista seja comunicada às autoridades públicas com a antecedência suficiente.

5.4.2 — *Norma.* — As autoridades sanitárias não deverão cobrar qualquer taxa por qualquer exame médico ou por qualquer exame complementar, bacteriológico ou outro, efectuado seja em que momento for, de dia ou de noite, se tal exame for requerido para verificar o estado de saúde da pessoa examinada; também será gratuita a visita para a inspecção do navio para fins de quarentena, salvo se a inspecção tiver por objectivo passar um certificado de desratização ou de isenção de desratização, e pela vacinação de uma pessoa que chega num navio e a emissão do respectivo certificado de vacina.

No entanto, se forem necessárias outras medidas, para além das indicadas, a tomar em relação ao navio, seus passageiros ou tripulação, e forem cobrados os respectivos encargos pela autoridade sanitária, estes deverão estar em conformidade com uma tarifa única que deverá ser uniforme em todo o território respectivo e deverão ser colocados sem distinção de nacionalidade, domicílio ou residência da pessoa interessada, ou de nacionalidade, bandeira, matrícula ou propriedade do navio.

5.4.3 — *Prática recomendada.* — Quando as autoridades públicas efectuarem serviços fora das horas regulares referidas na prática recomendada em 5.4, aqueles devem ser facultados em condições que deverão ser razoáveis e que não excedam os preços correntes dos serviços prestados.

5.5 — *Norma.* — As autoridades públicas deverão assegurar o fornecimento dos serviços necessários ao cumprimento das formalidades relativas à carga e às bagagens, seja qual for o seu valor e a sua natureza se o movimento dos navios num porto o justificar.

5.6 — *Prática recomendada.* — Os Governos Contratantes deverão procurar celebrar acordos pelos quais um Governo permitirá a um outro certas facilidades, antes da viagem ou durante a mesma, para inspecionar os navios, os passageiros, os membros da tripulação, as bagagens, a carga e a documentação para a alfândega, emigração, saúde pública e protecção fitossanitária e veterinária, se esta medida facilitar o cumprimento das formalidades à chegada ao território do segundo Estado.

D) Carga não descarregada no porto de destino previsto

5.7 — *Norma.* — Se qualquer carga mencionada na declaração de carga não for descarregada no porto de destino previsto, as autoridades públicas deverão permitir que aquela declaração seja modificada e não deverão aplicar sanções se verificarem que a carga em causa não foi na realidade embarcada no navio ou que, se tiver sido embarcada, foi descarregada noutro porto.

5.8 — *Norma.* — Quando, por erro ou por outra razão válida, qualquer carga for descarregada num porto que não seja o porto de destino previsto, as autoridades públicas deverão facilitar a sua reexpedição para aquele destino. Esta disposição não se aplica às mercadorias perigosas, proibidas ou submetidas a restrições.

E) Limitação da responsabilidade do armador

5.9 — *Norma.* — As autoridades públicas não deverão exigir do armador que faça figurar informações especiais para o seu próprio uso num conhe-

cimento ou na cópia deste documento, a menos que o armador esteja a actuar na qualidade de importador ou exportador, ou em nome do importador ou do exportador.

5.10 — *Norma.* — As autoridades públicas não deverão responsabilizar o armador pela apresentação ou exactidão dos documentos exigidos do importador ou do exportador para desembarço da carga, a menos que ele actue na qualidade de importador ou de exportador, ou em nome do importador ou do exportador.

F) Assistência em emergências

5.11 — *Norma.* — As autoridades públicas devem facilitar a chegada e partida de navios envolvidos em acções de socorro, no combate ou prevenção da poluição marinha ou noutras operações de emergência necessárias à garantia da segurança marítima, à segurança da população ou à protecção do meio marinho.

5.12 — *Norma.* — As autoridades públicas devem facilitar o mais possível a entrada e desembarço de pessoas, carga, material e equipamento necessário às situações descritas na norma 5.11.

RESOLUÇÕES ADOPTADAS PELA CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITAÇÃO DAS VIAGENS E TRANSPORTES MARÍTIMOS, EM 1965

Resolução 1

Necessidade de encorajar os Estados a aceitar a Convenção ou a ela aderir

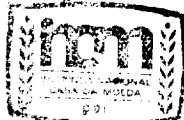
A Conferência Internacional de 1965 sobre Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos:

Reconhecendo que para facilitar o tráfego marítimo é altamente desejável simplificar e reduzir de maneira uniforme as formalidades, a documentação exigida e os procedimentos à chegada, durante a estadia no porto, e à partida dos navios que efectuam viagens internacionais:

Decide que:

- 1) Os Estados representados na Conferência são convidados a aceitar o mais rapidamente possível a Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional;
- 2) A Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (*) deve chamar a atenção dos seus membros e dos membros da Organização das Nações Unidas ou de qualquer das agências especializadas, ou dos membros da Agência Internacional da Energia Atómica ou das partes do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, que não são nem membros da Organização nem partes da Convenção, para a sua desejável cooperação naquelas medidas internacionais de facilitação e convidá-los a aceitá-las ou a aderir à Convenção;
- 3) Na medida das suas possibilidades, a Organização deve fornecer aos Governos que não são partes da Convenção e a seu pedido informações e esclarecimentos que lhes permitam aprovar a Convenção ou a ela aderir.

(*) O nome da Organização foi alterado para Organização Marítima Internacional em 22 de Maio de 1982.



Resolução 2

Aceitação das normas

A Conferência Internacional de 1965 sobre Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos:

Reconhecendo que as disposições do anexo à Convenção sobre Facilitação de Tráfego Marítimo Internacional devem, sempre que possível, ser adoptadas pelos Governos Contratantes;

Tendo redigido as normas que fazem parte do anexo B de maneira a facilitar a sua incorporação em legislação nacional:

Decide pedir a atenção dos Governos Contratantes e dos membros da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (*) para a desejável aceitação das normas, sempre que praticável, e para adopção integral das suas próprias formalidades, exigências de documentação e os seus procedimentos, àquela normas.

Resolução 3

Criação de comissões nacionais e regionais

A Conferência Internacional de 1965 sobre Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos:

Reconhecendo o valor das comissões nacionais e regionais existentes no encorajamento da aplicação das medidas para facilitação que ajudarão a atingir os objectivos da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional:

Decide:

- 1) Convidar os Governos Contratantes a criar comissões nacionais e regionais, onde elas ainda não existam, a fim de encorajar a adopção de medidas de facilitação, sua adopção e sua aplicação nos Estados interessados;
- 2) Convidar também estes Governos a informar o Secretário-Geral da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (*) da existência ou da criação de quaisquer dessas comissões.

Resolução 4

Constituição de um grupo de trabalho *ad hoc*

A Conferência Internacional de 1965 sobre Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos:

Felicita a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (*) por ter convocado a Conferência Internacional sobre Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos e por ter preparado um projecto de Convenção e seu anexo.

Considerando que os fins da Organização, tal como estão definidos no artigo 1 da sua Convenção, são, entre outros, o de «fomentar um sistema de colaboração entre os Governos no domínio da regulamentação e das práticas relacionadas com as questões técnicas de todas as modalidades que afectem a navegação utilizada no comércio internacional e o encorajamento do abandono de práticas discriminatórias e restrições desnecessárias, aplicadas pelos Governos à navegação comercial internacional, tendo como finalidade pôr os

recursos dos serviços marítimos à disposição do comércio mundial, sem discriminação»;

Considerando que a Convenção da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (*) faculta à sua Assembleia a criação dos órgãos auxiliares que julgue necessários;

Lembrando as resoluções A. 29 (II) e A. 63 (III) da Assembleia da Organização relativas à facilitação das Viagens e Transportes:

Pede à Organização para considerar a possibilidade de construir de tempos a tempos um grupo de trabalho *ad hoc* com funções consultivas e de conselho, composto por técnicos dos Governos partes da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, com a finalidade de simplificar a tarefa que incumbe ao Secretário-Geral nos termos desta Convenção e particularmente de examinar, se for o caso, as emendas propostas pelos Governos Contratantes ao anexo da Convenção. Podem ser convidados a participar nos trabalhos do grupo de trabalho *ad hoc* observadores das organizações intergovernamentais e das organizações não governamentais dotadas de estatuto consultivo junto da Organização.

Resolução 5

Trabalhos futuros sobre facilitação

A Conferência Internacional de 1965 sobre Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos:

Tendo em conta as disposições da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional e o seu anexo;

Considerando a necessidade de adoptar medidas adicionais em certos campos, tendo como finalidade a inclusão de disposições apropriadas no anexo:

Decide convidar o Secretário-Geral da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (*) a, por intermédio do grupo de trabalho de especialistas dos Governos partes da Convenção, tomar todas as medidas apropriadas para:

- 1) Acelerar a preparação de modelos normalizados para os documentos referidos no anexo;
- 2) Considerar as medidas de facilitação a facultar aos navios em cruzeiro, em virtude do desenvolvimento mundial dos cruzeiros;
- 3) Considerar as medidas especiais de facilitação que devem ser aplicáveis aos passageiros em trânsito e estabelecer as disposições que visam simplificar as formalidades que lhes dizem respeito;
- 4) Considerar as medidas de facilitação que pode ser desejável adoptar para os navios em serviços científicos;
- 5) Considerar os problemas particulares relativos a assuntos ligados à quarentena das plantas e dos animais e, reconhecendo a utilidade da cooperação internacional com vista a impedir a propagação das pestes e doenças que atacam animais e vegetais, formular disposições uniformes sobre aspectos de facilitação destes problemas.

(*) O nome da organização foi alterado para Organização Marítima Internacional em 22 de Maio de 1982.

(*) O nome da Organização foi alterado para Organização Marítima Internacional em 22 de Maio de 1982.

Resolução 6

Facilitação das viagens internacionais do turismo

A Conferência Internacional de 1965 para Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos:

Reconhecendo que as recomendações sobre facilitação adoptadas pela Conferência das Nações Unidas sobre Turismo e Viagens Internacionais, reunida em Roma em 1963, são aplicáveis a todos os meios de transporte;

Considerando que a aplicação destas recomendações pode favorecer grandemente as viagens e transportes marítimos:

Pede a atenção dos Estados representantes na Conferência para as recomendações que figura no Relatório Final da Conferência das Nações Unidas sobre Turismo e Viagens Internacionais relativas à facilitação das formalidades governamentais para as viagens internacionais;

Pede ainda a estes Estados para considerarem a forma como determinadas recomendações podem ser aplicadas com vista à facilitação e às finalidades da presente Conferência.

Resolução A. 628 (15)

Adoptada pela Assembleia da Organização Marítima Internacional em 20 de Novembro de 1987

Aplicação do processamento automático de dados (ADP) conforme estabelecido na Convenção para Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, emendada.

A Assembleia:

Tendo considerado a finalidade genérica da Convenção para Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, emendada, e particularmente o seu artigo III;

Sendo de opinião que as autoridades públicas devem examinar, em consulta com todas as partes interessadas,

as vantagens adicionais que podem advir do uso de métodos automáticos de manuseamento e transmissão de informações;

Tendo em atenção o desenvolvimento tecnológico subsequente à adopção da Convenção;

Notando o estabelecido pela norma 2.15 da secção 2.G do anexo à Convenção:

As autoridades públicas devem aceitar informações fornecidas por qualquer meio legível e compreensível, incluindo documentos manuscritos a tinta ou a lápis indelével, ou produzidos por técnicas de processamento automático de dados;

Considerando que as formas de aplicar esta recomendação às determinações da Convenção tornam necessárias uma maior clarificação:

1 — Recomenda que, ao aplicar a norma 2.15:

- a) A introdução de métodos de transmissão de informações que utilizem meios diferentes do papel deve ser apoiada e encorajada;
- b) Quando forem exigidos documentos, a apresentação de dados em qualquer sistema automatizado de processamento de dados (ADP) para divulgação deve obedecer à disposição indicada nos modelos normalizados para a FAL e para a IMO;
- c) Qualquer afastamento substancial daquela disposição deve obedecer a acordo entre as partes envolvidas.

2 — Recomenda ainda que a presente resolução seja apensa à publicação que contém a Convenção para Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, como emendada.

3 — Revoga a Resolução A. 452 (XI).