

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К КОНВЕНЦИИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ
МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА 1965 ГОДА**

(Резолюция FAL.12(40))

КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ,

ССЫЛАЯСЬ на статью VII 2) а) Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками (далее именуемой «Конвенция»), касающуюся процедуры внесения поправок в Приложение к Конвенции,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на функции по рассмотрению и одобрению поправок к Конвенции, которые Конвенция возлагает на Комитет по упрощению формальностей,

РАССМОТРЕВ на своей сороковой сессии поправки к Приложению к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии с ее статьей VII 2) а),

1 ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VII 2) а) Конвенции поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VII 2) b) Конвенции, что поправки вступают в силу 1 января 2018 года, если до 1 октября 2017 года не менее одной трети Договаривающихся правительств Конвенции не уведомят Генерального секретаря в письменной форме о том, что они не принимают поправки;

3 ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VII 2) а) Конвенции направить поправки, содержащиеся в приложении, всем Договаривающимся правительствам;

4 ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря уведомить все государства, подписавшие Конвенцию, об одобрении и вступлении в силу вышеупомянутых поправок.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К КОНВЕНЦИИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ
МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА 1965 ГОДА**

Раздел 1 – Определения и общие положения

А. Определения

Для целей положений настоящего Приложения нижеперечисленные термины используются в следующих значениях:

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

Безбилетный пассажир. Лицо, которое укрывается на судне или в грузе, подлежащем последующей погрузке на судно, без согласия судовладельца, или капитана, или любого другого ответственного лица и которого обнаруживают на судне после его отхода из порта или в грузе во время его выгрузки в порту прибытия, и о котором капитан сообщает соответствующим властям как о безбилетном пассажире.

Временный ввоз. Таможенная процедура, согласно которой некоторые товары могут быть ввезены на таможенную территорию, будучи при определенных условиях полностью или частично освобождены от уплаты таможенных пошлин и налогов, а также от запретов на импорт или ограничений экономического характера; такие товары должны импортироваться для конкретной цели и должны предназначаться для реэкспорта в течение установленного периода времени и без каких-либо изменений, за исключением нормального износа, связанного с их использованием.

Время прибытия. Время первой остановки судна в порту на якорной стоянке или у причала.

Выпуск. Предпринимаемые таможенными властями действия по предоставлению прошедших очистку товаров в распоряжение соответствующих лиц.

Государственные власти. Органы или должностные лица государства, ответственные за применение и обеспечение выполнения законов и правил этого государства, относящихся к любым аспектам стандартов и рекомендуемых практик, содержащихся в настоящем Приложении.

Груз. Любые грузы, изделия, товары и любого рода предметы, перевозимые на судне, за исключением почты, судовых припасов, судовых запасных частей, судового снаряжения, грузовых транспортных единиц, не перевозимых по договору перевозки с грузоотправителем, личных вещей экипажа и багажа, следующего с пассажирами.

Грузовая транспортная единица (ГТЕ). Грузовой контейнер, съемный кузов, транспортное средство, железнодорожный вагон или любая другая грузовая единица подобного рода.

Грузовой контейнер. Единица транспортного оборудования многоразового использования, достаточно прочная для такого применения, специально сконструированная для облегчения перевозки грузов теми или иными видами транспорта без промежуточной

перегрузки, спроектированная с учетом необходимости крепления и/или облегченной погрузки-выгрузки и в этих целях снабженная соответствующими крепежными элементами, а также одобренная в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам (КБК) 1972 года с поправками. Термин «грузовой контейнер» не распространяется ни на транспортные средства, ни на упаковку; однако он распространяется на грузовые контейнеры, перевозимые в установленном на шасси положении.

Грузоотправитель. Сторона, указанная в коносаменте или транспортной накладной в качестве грузоотправителя, и/или сторона, заключающая договор перевозки (или от чьего имени или по чьему поручению был заключен договор перевозки) с перевозчиком. Грузоотправитель может также именоваться отправителем.

Документ. Средство представления данных в электронной или неэлектронной форме.

Единое окно. Система, обеспечивающая возможность предоставления стандартизированной информации, предусмотренной Конвенцией, в едином пункте.

Капитан. Лицо, командующее судном.

Кодекс ОСПС. «Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)», принятый 12 декабря 2002 года резолюцией 2 Конференции договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, с поправками, которые могут быть внесены Организацией.

Круизное судно. Судно, которое совершает международный рейс и перевозит пассажиров, участвующих в групповой программе и размещенных на судне, с целью кратковременных заходов с туристическими целями согласно расписанию в один или несколько различных портов и которое во время такого рейса обычно не производит:

- a) посадку или высадку каких-либо других пассажиров;
- b) погрузку или выгрузку каких-либо грузов.

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

Манифест. Документ, в котором в обобщенной форме представлены различные данные из коносаментов и других транспортных документов, выданных для перевозки грузов на судах.

Меры охраны. Меры, разработанные и осуществляемые в соответствии с международными соглашениями в целях усиления охраны на судах, в портовых районах и портовых средствах, а также для охраны грузов, перемещающихся по международным цепочкам поставок, с целью выявления и предотвращения незаконных актов.

Очистка. Выполнение таможенных и/или иных формальностей, необходимых для:

- a) получения разрешения на выпуск товаров для внутреннего потребления, экспорта или применения к ним иной таможенной процедуры (так называемая таможенная очистка),
- b) получения разрешения на доступ лиц на территорию того или иного государства, или

- с) получения разрешения на заход судна в порт в пределах территории того или иного государства или отбытие из него.

Порт. Любой порт, терминал, удаленный от берега терминал, судовой верфь, судоремонтный завод или рейд, которые обычно используются для погрузки, разгрузки, ремонта или якорной стоянки судов, или любое другое место, в которое может зайти судно.

Потенциальный безбилетный пассажир. Лицо, которое укрывается на судне или в грузе, подлежащем последующей погрузке на судно, без согласия судовладельца, или капитана, или любого другого ответственного лица и которого обнаруживают на судне до его отхода из порта.

Почтовые отправления. Корреспонденция и прочие предметы, передаваемые почтовыми службами на судно для перевозки и предназначенные для доставки почтовыми службам в портах захода судна.

Расчетное время прибытия (РВП). Время, к которому судно рассчитывает прибыть на лоцманскую станцию, обслуживающую порт, или войти в конкретный участок портового района, где применяются портовые правила.

Судовладелец. Собственник или оператор судна, независимо от того, является ли он физическим лицом, корпорацией или другим юридическим лицом, или любое лицо, действующее от имени собственника или оператора судна и не являющееся судовым агентом.

Судовое снаряжение. Предметы, за исключением судовых запасных частей, которые находятся и предназначены для использования на судне, являются съемными, но не относятся к категории расходных материалов, включая такие принадлежности судна, как спасательные шлюпки, спасательные устройства, мебель, шкиперское имущество и другие подобные предметы.

Судовой агент. Сторона, представляющая интересы судовладельца и/или фрахтователя (принципала) судна в порту. Агент несет ответственность перед принципалом, если он наделен такими полномочиями, за организацию, совместно с портом, стоянки судна, предоставления всех соответствующих портовых услуг и услуг, связанных с обслуживанием судна, в соответствии с требованиями капитана и экипажа, очистки судна портовыми и иными властями (включая подготовку и предоставление соответствующей документации), а также выпуска или получения груза от имени принципала.

Судовые документы. Свидетельства и другие документы, которые должен предъявить капитан судна для демонстрации соответствия судна международным или национальным правилам.

Судовые запасные части. Предметы, предназначенные для ремонта или замены конструктивных элементов судна, на котором они перевозятся.

Судовые припасы. Товары, предназначенные для потребления на судне, включая расходные материалы и продукты, товары, перевозимые с целью продажи пассажирам и членам экипажа, топливо и смазочные материалы, но исключая судовое снаряжение и судовые запасные части.

Транзитный пассажир. Пассажир, прибывающий на судне из иностранного государства с целью продолжения своего путешествия на судне или на каком-либо другом транспортном средстве в иностранное государство.

Транспортный документ. Документ, подтверждающий наличие договора перевозки между судовладельцем и грузоотправителем, такой как морская накладная, коносамент или документ мультимодальной перевозки.

Увольнение на берег. Предоставляемое члену экипажа разрешение на пребывание на берегу во время стоянки судна в порту в определенных территориальных и временных пределах (если таковые имеются), которые могут устанавливаться государственными властями.

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

В. Общие положения

В соответствии с пунктом 2 статьи V Конвенции положения настоящего Приложения не препятствуют государственным властям принимать такие надлежащие меры, включая истребование дополнительных сведений, которые могут быть необходимы в случае подозрений о совершении мошеннических действий или для разрешения особых проблем, представляющих серьезную опасность для общественного порядка (*ordre public*), общественной безопасности или здоровья граждан, каковыми являются незаконные акты, направленные против безопасности морского судоходства, и незаконный оборот наркотических препаратов и психотропных веществ, либо для предупреждения завоза или распространения болезней или вредителей, поражающих животных и растения.

1.1 Стандарт. Государственные власти должны во всех случаях требовать предоставления только необходимой информации и сводить количество запрашиваемых сведений к минимуму.

1.1.1 *Не используется.*

1.2 Рекомендуемая практика. Несмотря на то, что настоящее Приложение может содержать отдельные требования о предоставлении документов для тех или иных целей, государственным властям с учетом интересов тех лиц, которым вменяется в обязанность заполнение соответствующих документов, а также целей, для которых они будут использованы, следует предусматривать возможность объединения любых двух или большего числа таких документов, которые должны быть предоставлены одной и той же стороной, в один документ во всех случаях, когда это целесообразно и когда в итоге это может привести к ощутимому упрощению формальностей.

1.3 Рекомендуемая практика. Меры и процедуры, вводимые Договаривающимися правительствами для целей обеспечения безопасности или предотвращения оборота наркотиков, должны быть эффективными. Такие меры и процедуры (например, управление рисками и перекрестная проверка информации) следует осуществлять таким образом, чтобы неудобства для судов и находящихся на их борту лиц и имущества были сведены к минимуму, а неоправданные задержки предотвращались.

С. Системы электронного обмена информацией

1.3bis Стандарт. Государственные власти должны принять все необходимые меры по внедрению систем электронного обмена информацией к 8 апреля 2019 года.

1.3ter Стандарт. При внедрении систем электронного обмена информацией в целях упрощения процедур очистки государственные власти должны обеспечить судовладельцев и другие заинтересованные стороны необходимой информацией о требованиях

к системам и предоставить им надлежащий переходный период, до того как применение систем станет обязательным. Для перехода к обязательному использованию таких систем должен быть выделен период продолжительностью не менее 12 месяцев с даты их внедрения.

1.3^{quart} Рекомендуемая практика. На время переходного периода государственным властям следует разрешить предоставление информации, необходимой для процедур очистки, как в электронной, так и в бумажной форме.

1.3^{quin} Рекомендуемая практика. С целью предотвращения дублирования Договаривающимся правительствам следует поощрять государственные власти к принятию мер, позволяющих предоставлять всю информацию, требуемую ими в связи с приходом, стоянкой и отходом судов, прибытием, пребыванием и отбытием лиц, а также прибытием, нахождением и отправлением грузов, с помощью «единого окна».

Следует также рассмотреть возможность выполнения «единым окном» функций механизма, при помощи которого государственные власти могли бы сообщать о решениях и передавать иную информацию, предусмотренную настоящей Конвенцией.

1.4 *Не используется.*

1.5 *Не используется.*

1.6 Стандарт. При внедрении систем электронного обмена информацией для целей очистки государственные власти должны ограничивать информацию, требуемую ими от судовладельцев и других заинтересованных сторон, теми сведениями, предоставление которых предусмотрено Конвенцией ФАЛ.

1.6^{bis} Стандарт. При внедрении систем электронного обмена информацией, требуемой государственными властями в связи с приходом, стоянкой и отходом судов, прибытием, пребыванием и отбытием лиц, а также прибытием, нахождением и отправлением грузов, для облегчения процедур очистки, Договаривающиеся правительства должны поощрять государственные власти и другие заинтересованные стороны (судовладельцев, компании по обработке грузов, морские порты, грузовых агентов и т. д.) к обмену информацией с соблюдением соответствующих стандартов ООН, включая правила электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ/ООН), или иных согласованных на международном уровне стандартов, таких как стандарт XML.

1.6^{ter} Рекомендуемая практика. При введении новых форматов электронных сообщений государственным властям следует продолжать разрешать применение существующих форматов электронных сообщений по соглашению с заинтересованными сторонами.

1.7 Рекомендуемая практика. При планировании, внедрении или модификации систем электронного обмена информацией для целей очистки государственным властям следует:

- a) с самого начала предоставлять всем заинтересованным сторонам возможность для участия в консультациях;
- b) оценивать существующие процедуры и упразднить те из них, которые являются излишними;
- c) определять, какие из процедур должны быть компьютеризированы;

- d) использовать рекомендации Организации Объединенных Наций (ООН), информационные пакеты ВТО и соответствующие стандарты ИСО в максимально возможной степени;
- e) адаптировать эти системы к мультимодальным перевозкам;
- f) принимать надлежащие меры к максимально возможному снижению расходов по эксплуатации этих систем, которые несут операторы и другие частные структуры; и
- g) принимать во внимание целесообразность достижения совместимости с другими соответствующими информационными системами.

1.7.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся правительствам следует поощрять государственные власти и другие соответствующие стороны к сотрудничеству или непосредственному участию в разработке электронных систем, использующих согласованные на международном уровне стандарты, с целью улучшения обмена информацией, относящейся к приходу, стоянке и отходу судов, прибытию, пребыванию и отбытию лиц, а также прибытию, нахождению и отправлению грузов, и обеспечения эксплуатационной совместимости систем государственных властей и других соответствующих сторон.

1.8 *Не используется.*

1.8.1 *Не используется.*

D. Незаконный оборот наркотиков

1.9 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует принимать меры к заключению соглашений о сотрудничестве с судовладельцами и другими заинтересованными сторонами с целью укрепления их потенциала в области борьбы с контрабандой наркотиков, в то же время обеспечивая дальнейшее упрощение формальностей. Такие соглашения могут основываться на меморандумах о взаимопонимании Всемирной таможенной организации и связанных с ними руководствах.

1.10 **Стандарт.** В тех случаях, когда в рамках соглашений о сотрудничестве государственным властям, судовладельцам и другим заинтересованным сторонам предоставляется доступ к коммерческой и другой информации, не подлежащей разглашению, должно обеспечиваться сохранение ее конфиденциальности.

E. Методы контроля

1.11 **Стандарт.** Государственные власти должны использовать управление рисками для улучшения своих процедур пограничного контроля, относящихся к:

- выпуску/очистке грузов;
- требованиям безопасности; и
- механизмам выявления контрабанды,

тем самым способствуя законному перемещению лиц и грузов.

Раздел 2 – Приход, стоянка и отход судна

Настоящий раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от судовладельцев при приходе, стоянке и отходе судна, и не должен быть истолкован как препятствующий предъявлению каких-либо требований о предоставлении для проверки надлежащими властями свидетельств и других документов, имеющихся на судне и касающихся его регистрации, обмера, безопасности и укомплектования экипажем, а также других вопросов такого рода.

А. Общие положения

2.1 Стандарт. При приходе или отходе судов, к которым применяется настоящая Конвенция, государственные власти не должны требовать безвозвратной передачи им каких-либо документов, кроме тех, которые указаны в настоящем разделе.

Этими документами являются:

- генеральная декларация
- грузовая декларация
- декларация о судовых припасах
- декларация о личных вещах экипажа
- судовая роль
- список пассажиров
- манифест опасных грузов
- документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией для почтовых отправок
- морская санитарная декларация
- связанные с охраной сведения, предусмотренные правилом XI-2/9.2.2 Конвенции СОЛАС
- предварительное электронное уведомление о грузах для целей оценки таможенных рисков
- форма предварительного уведомления о доставке отходов в портовые приемные сооружения, когда соответствующее сообщение направлено Организации.

2.1.1 Стандарт. Договаривающиеся правительства не должны требовать выполнения консульских формальностей или взимать платежи или сборы в связи с документами по очистке судов, в том числе предоставляемыми в электронной форме.

2.1.2 Стандарт. Государственные власти должны разработать процедуры по передаче информации, подлежащей предоставлению до прихода и до отхода судна, с целью облегчения обработки такой информации для ускорения последующего выпуска/очистки грузов и лиц.

2.1.3 Рекомендуемая практика. В национальное законодательство следует включать условия передачи информации, подлежащей предоставлению до прихода и до отхода судна. Временные параметры передачи информации, предоставляемой до прихода судна, в общем случае не следует устанавливать так, чтобы они предусматривали ее предоставление до отбытия судна из страны отправления. Однако в национальном законодательстве, помимо основной нормы, могут в случае необходимости также указываться исключения из этого правила, например, для непродолжительных рейсов.

2.1.3bis Рекомендуемая практика. В том, что касается направления предварительных электронных уведомлений о грузах для целей оценки таможенных рисков, государственным властям следует принимать во внимание сроки, предусмотренные Рамочными стандартами SAFE WTO.

2.1.4 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать предоставления отдельной генеральной декларации, грузовой декларации, судовой роли, списка пассажиров и манифеста опасных грузов, если данные, содержащиеся в этих документах, включены в информацию, предоставляемую до прихода или до отхода судна, или в судовой манифест.

2.1.5 Стандарт. Государственные власти должны повторно использовать информацию, предоставляемую до прихода или до отхода судна, при осуществлении последующих процедур, требующих такого рода сведений.

В. Содержание и назначение документов

2.2 Стандарт. Основным документом, содержащим требуемые государственным властями данные о судне при его приходе и отходе, должна быть генеральная декларация.

2.2.1 Рекомендуемая практика. При приходе и отходе судна следует принимать генеральную декларацию, составленную по одной и той же форме.

2.2.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать включения в генеральную декларацию каких-либо данных помимо следующих:

- название, тип и номер ИМО судна
- позывной сигнал
- государство флага судна
- номер рейса
- данные о регистрации
- данные о грузоподъемности
- фамилия капитана
- фамилия и контактная информация судового агента
- краткое описание груза
- количество членов экипажа

- количество пассажиров
- краткие сведения о рейсе
- дата и время прихода/отхода
- порт прихода/отхода
- потребности судна в отношении приемных сооружений для отходов и остатков
- последний порт захода/следующий порт захода.

2.2.3 Стандарт. Государственные власти должны принимать генеральные декларации, либо датированные и подписанные капитаном, судовым агентом или каким-либо иным лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.3 Стандарт. Основным документом, содержащим требуемые государственными властями данные о грузе судна при его приходе и отходе, должна быть грузовая декларация. В то же время также может быть предъявлено требование о том, чтобы сведения о любых опасных грузах были предоставлены отдельно.

2.3.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать включения в грузовую декларацию каких-либо данных помимо следующих:

- a) при приходе
 - название и номер ИМО судна
 - государство флага судна
 - фамилия капитана
 - номер рейса
 - порт погрузки
 - порт составления декларации
 - идентификационные обозначения грузовых контейнеров, если это применимо; маркировочные знаки и номера; число мест и вид упаковки; количество и описание грузов или, при его наличии, код Гармонизированной системы (ГС)
 - номера транспортных документов на груз, подлежащий выгрузке в данном порту
 - порты выгрузки оставшегося на борту груза
 - первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по транспортным документам для мультимодальных перевозок или по сквозным коносаментам

- b) при отходе
- название и номер ИМО судна
 - государство флага судна
 - фамилия капитана
 - номер рейса
 - порт выгрузки
 - в отношении груза, принятого в данном порту, идентификационные обозначения грузовых контейнеров, если это применимо; маркировочные знаки и номера; число мест и вид упаковки; количество и описание грузов или, при его наличии, код Гармонизированной системы (ГС)
 - номера транспортных документов на груз, принятый в данном порту.

2.3.2 Стандарт. В отношении груза, остающегося на борту, государственные власти должны требовать предоставления лишь минимально необходимого количества сведений.

2.3.3 Стандарт. Государственные власти должны принимать грузовые декларации, либо датированные и подписанные капитаном, судовладельцем, выдающим транспортный документ, судовым агентом или каким-либо иным лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.3.4 Стандарт. Вместо грузовой декларации государственные власти должны принимать экземпляр судового манифеста при условии, что он содержит по меньшей мере те сведения, которые требуются согласно Рекомендуемой практике 2.3.1 и Стандарту 2.3.2, а также подписан или удостоверен и датирован в соответствии со Стандартом 2.3.3.

2.3.4.1 Рекомендуемая практика. В качестве альтернативы Стандарту 2.3.4 государственные власти могут принимать экземпляр транспортного документа, подписанный или удостоверенный в соответствии со Стандартом 2.3.3, или его заверенную копию, если это целесообразно с точки зрения характера и количества груза и при условии, что любые требуемые в соответствии с Рекомендуемой практикой 2.3.1 и Стандартом 2.3.2 и указанные в них данные, которые не содержатся в таких документах, предоставляются в другой форме и надлежащим образом заверены.

2.3.5 Стандарт. Государственные власти должны разрешать не включать в грузовую декларацию не внесенные в манифест парцельные грузы, находящиеся у капитана, при условии что сведения об этих парцельных грузах предоставляются отдельно.

2.4 Стандарт. Основным документом о судовых припасах, содержащим сведения, требуемые государственными властями при приходе и отходе судна, должна быть декларация о судовых припасах.

2.4.1 Стандарт. Государственные власти должны принимать декларации о судовых припасах, либо датированные и подписанные капитаном или каким-либо другим лицом

судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном и лично осведомленным о судовых припасах, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.5 Стандарт. Основным документом о личных вещах экипажа, содержащим сведения, требуемые государственными властями, должна быть декларация о личных вещах экипажа. Требования о ее предоставлении при отходе судна предъявляться не должны.

2.5.1 Стандарт. Государственные власти должны принимать декларации о личных вещах экипажа, либо датированные и подписанные капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти. Для целей проверки на судне государственные власти могут также потребовать, чтобы каждый член экипажа подписал или заверил приемлемым для соответствующего органа государственной власти способом декларацию о его/ее личных вещах.

2.5.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям в общем случае следует требовать предоставления сведений только о таких личных вещах экипажа, которые не подлежат освобождению от таможенных пошлин и сборов или на которые распространяются запрещения или ограничения.

2.6 Стандарт. Основным документом, требуемым государственными властями и содержащим данные о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна, должна быть судовая роль.

2.6.1 Стандарт. Государственные власти не должны требовать включения в судовую роль каких-либо данных помимо следующих:

- название и номер ИМО судна
- государство флага судна
- позывной сигнал
- номер рейса
- фамилия
- имена
- гражданство
- звание или должность
- пол
- дата и место рождения
- вид и номер документа, удостоверяющего личность
- государство, выдавшее документ, удостоверяющий личность
- дата истечения срока действия документа, удостоверяющего личность

- порт и дата прибытия/отбытия судна
- последний порт захода.

2.6.2 Стандарт. Государственные власти должны принимать судовые роли, либо датируемые и подписанные капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.6.3 *Не используется.*

2.6.4 Рекомендуемая практика. Если судно, совершая рейсы по расписанию, заходит в один и тот же порт по меньшей мере один раз в течение 14 дней и если на нем происходят незначительные изменения состава экипажа, государственным властям в общем случае не следует требовать предоставления полностью заново составленной судовой роли, а следует принимать существующую судовую роль с отмеченными в ней изменениями.

2.7 Стандарт. Основным документом, требуемым государственными властями и содержащим данные о пассажирах при приходе и отходе судна, должен быть список пассажиров.

2.7.1 *Не используется.*

2.7.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует в дополнение к спискам пассажиров требовать посадочных или высадочных карточек тех пассажиров, чьи фамилии значатся в этих списках. Однако в тех случаях, когда государственные власти сталкиваются с особыми проблемами, представляющими серьезную опасность для здоровья населения, к пассажиру международного рейса по прибытии может быть предъявлено требование о представлении адреса места назначения в письменном виде.

2.7.3 Стандарт. Государственные власти не должны требовать включения в список пассажиров каких-либо данных помимо следующих:

- название и номер ИМО судна
- позывной сигнал
- государство флага судна
- номер рейса
- фамилия
- имена
- гражданство
- дата рождения
- место рождения
- пол

- тип удостоверяющего личность или проездного документа
- серийный номер удостоверяющего личность или проездного документа
- государство, выдавшее удостоверяющий личность или проездной документ
- дата истечения срока действия удостоверяющего личность или проездного документа
- порт посадки
- номер визы, если это применимо
- порт высадки
- порт и дата прихода/отхода судна
- транзитный пассажир или нет.

2.7.4 Рекомендуемая практика. Вместо списка пассажиров следует принимать список, составленный судовладельцами для собственных нужд, при условии что он содержит по меньшей мере те сведения, которые требуются согласно Стандарту 2.7.3, а также датирован и подписан либо удостоверен в соответствии со Стандартом 2.7.5.

2.7.5 Стандарт. Государственные власти должны принимать списки пассажиров, либо датированные и подписанные капитаном, судовым агентом или каким-либо иным лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, либо удостоверенные таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти.

2.8 Стандарт. Основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения об опасных грузах, должен быть манифест опасных грузов.

2.8.1 Стандарт. Государственные власти не должны требовать включения в манифест опасных грузов каких-либо данных помимо следующих:

- название судна
- номер ИМО
- позывной сигнал
- номер рейса
- государство флага судна
- порт погрузки
- порт выгрузки
- место размещения
- регистрационный номер
- маркировочные знаки и номера

- идентификационный(ые) номер(а) грузового(ых) контейнера(ов)
- регистрационный(ые) номер(а) транспортного(ых) средства (средств)
- номер ООН
- надлежащее отгрузочное наименование/(технические спецификации)
- класс/(дополнительная(ые) опасность(и))
- группа упаковки
- дополнительная информация/загрязнитель моря/температура вспышки и т. д.
- число мест и вид упаковки
- масса (кг) или объем (л)
- аварийная карточка
- судовой агент.

2.9 Стандарт. При приходе или отходе судна государственные власти не должны требовать какой-либо письменной декларации в отношении почтовых отправок, за исключением той, которая предписана Всемирной почтовой конвенцией, при условии что последняя действительно предъявлена. В случае отсутствия такого документа почтовые отправления (количество и вес) должны быть указаны в грузовой декларации.

2.10 Стандарт. Основным документом, содержащим требуемые портовыми санитарными властями данные о состоянии здоровья находящихся на борту лиц во время рейса и по приходе судна в порт, должна быть морская санитарная декларация.

С. Документы, предоставляемые при приходе судна

2.11 Стандарт. До истечения переходного периода, установленного Стандартом 1.3*ter*, государственные власти при приходе судна в порт не должны требовать предоставления каких-либо документов, за исключением следующих:

- 5 экземпляров генеральной декларации
- 4 экземпляра грузовой декларации
- 4 экземпляра декларации о судовых припасах
- 2 экземпляра декларации о личных вещах экипажа
- 4 экземпляра судовой роли
- 4 экземпляра списка пассажиров
- 1 экземпляр манифеста опасных грузов
- 1 экземпляр морской санитарной декларации

- 1 экземпляр документа, содержащего связанные с охраной сведения, как того требует правило XI-2/9.2.2 Конвенции СОЛАС
- 1 экземпляр формы предварительного уведомления о доставке отходов в портовые приемные сооружения, когда соответствующее сообщение направлено Организации.

По истечении переходного периода, за исключением случаев наступления обстоятельств непреодолимой силы, при которых средства электронной передачи данных недоступны, требования о предоставлении документов на бумажном носителе предъявляться не должны.

D. Документы, предоставляемые при отходе судна

2.12 Стандарт. До истечения переходного периода, установленного Стандартом 1.3ter, государственные власти при отходе судна из порта не должны требовать предоставления каких-либо документов, за исключением следующих:

- 5 экземпляров генеральной декларации
- 4 экземпляра грузовой декларации
- 3 экземпляра декларации о судовых припасах
- 2 экземпляра судовой роли
- 2 экземпляра списка пассажиров
- 1 экземпляр манифеста опасных грузов.

По истечении переходного периода, за исключением случаев наступления обстоятельств непреодолимой силы, при которых средства электронной передачи данных недоступны, требования о предоставлении документов на бумажном носителе предъявляться не должны.

2.12.1 Стандарт. При отходе из порта требование о предоставлении новой грузовой декларации в отношении груза, уже указанного в декларации, предоставленной при приходе в этот порт, и оставшегося на борту, предъявляться не должно.

2.12.2 Рекомендуемая практика. При отходе судна не следует требовать отдельной декларации о судовых припасах, уже указанных в декларации, предоставленной при приходе, а также в отношении припасов, принятых на борт в данном порту и включенных в другой таможенный документ, предоставленный для этой цели в том же порту.

2.12.3 Стандарт. Если государственные власти требуют предоставления сведений об экипаже судна при его отходе из порта, один из экземпляров судовой роли, предоставленных при приходе в порт, должен приниматься при отходе, при условии что он вновь подписан капитаном или лицом командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном, и заверен или удостоверен приемлемым для соответствующего органа государственной власти способом, с целью отражения каких-либо изменений в количестве или составе экипажа на момент отхода судна или того, что во время стоянки судна в порту таких изменений не произошло.

2.13 *Не используется.*

Е. Последовательные заходы в два или более портов одного и того же государства

2.14 **Стандарт.** Принимая во внимание процедуры, выполняемые при приходе судна в первый порт захода на территории того или иного государства, судовладельцы обязаны предоставлять требуемую информацию государственным властям этого государства только один раз. Требования в отношении формальностей и документов в каком-либо последующем порту захода в той же стране, в который судно прибывает без промежуточного захода в порт другой страны, государственные власти должны сводить к минимуму.

Ф. Оформление документов

2.15 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует, по мере возможности, принимать документы, предусмотренные настоящим Приложением, за исключением указанных в Стандарте 3.7, независимо от языка, на котором в них изложены требуемые сведения, при условии что они могут потребовать, когда сочтут это необходимым, письменного или устного перевода на один из официальных языков своей страны или Организации.

2.16 **Стандарт.** Если государственные власти требуют предоставления документов в бумажной форме, они должны принимать документы, предъявляемые в любом разборчивом и доступном пониманию виде, включая документы, написанные от руки чернилами или химическим карандашом либо подготовленные с использованием информационных технологий.

2.16.1 **Стандарт.** Государственные власти должны признавать подпись, когда она требуется, выполненную от руки, в виде факсимиле, перфорации или печати, в форме символов либо проставленную любыми другими механическими или электронными средствами, если такое признание не противоречит национальному законодательству. Удостоверение информации, предоставленной на ином, чем бумага, носителе должно осуществляться таким способом, который является приемлемым для соответствующего органа государственной власти и упрощает предоставление информации в электронной форме соответствующими сторонами независимо от места их регистрации.

2.17 **Стандарт.** Государственные власти страны любого предполагаемого порта захода, выгрузки или транзита не должны требовать легализации, удостоверения, заверения или предварительного рассмотрения своими заграничными представителями документов, указанных в настоящем разделе и касающихся судна, его груза, припасов, пассажиров и экипажа. Однако это не означает, что они не могут требовать предъявления паспорта или другого документа, удостоверяющего личность пассажира или члена экипажа, для проверки визы или иных подобных целей.

Г. Ошибки и поправки в документации и штрафы за них

2.18 **Стандарт.** Государственные власти должны, не задерживая судно, разрешать исправлять ошибки в документах, предусмотренных настоящим Приложением, если эти ошибки являются, по их мнению, неумышленными, не носят серьезного характера, не являются следствием систематической небрежности и допущены без намерения нарушить законы или правила, при условии что эти ошибки выявляются до окончания проверки документа и исправления могут быть внесены незамедлительно.

2.19 **Стандарт.** В случае обнаружения ошибок в предоставленных данных, предусмотренных дополнением 1 к настоящему Приложению и подписанных судовладельцем или капитаном или от их имени либо удостоверенных иным образом, никакие штрафные

санкции не должны налагаться до тех пор, пока не будет дана возможность предоставить государственным властям веские аргументы, подтверждающие, что эти ошибки являются неумышленными, не носят серьезного характера, не являются следствием систематической небрежности и допущены без намерения нарушить законы или правила государства порта.

2.19**bis** **Стандарт.** Государственные власти должны разрешать внесение поправок в уже предоставленные сведения в соответствии с применимыми законами и правилами.

Н. ***Специальные меры по упрощению формальностей, связанных с заходами судов в порты с целью высадки на берег больных или получивших травму членов экипажа, пассажиров, людей, спасенных на море, или других лиц для оказания им неотложной медицинской помощи***

2.20 **Стандарт.** Государственные власти должны стремиться к сотрудничеству с судовладельцами в обеспечении того, чтобы капитаны судов, намеревающихся зайти в порт с единственной целью высадки на берег больных или получивших травму членов экипажа, пассажиров, людей, спасенных на море, или других лиц для оказания им неотложной медицинской помощи, как можно раньше сообщали государственным властям о подобном намерении и предоставляли им как можно более полную информацию о болезни или травме и личных данных этих лиц.

2.21 **Стандарт.** Государственные власти должны до прихода судна с использованием наиболее скоростных каналов связи проинформировать капитана о документации и процедурах, необходимых для безотлагательной высадки на берег больных или получивших травму лиц и предотвращения задержек при очистке судна.

2.22 **Стандарт.** Судам, заходящим в порты с этой целью и намеревающимся незамедлительно продолжить плавание, государственные власти должны отдавать предпочтение при постановке к причалу, если состояние больного или волнение на море не позволяют произвести безопасную высадку на рейде или на подходах к порту.

2.23 **Стандарт.** В отношении судов, заходящих в порты с этой целью и намеревающихся незамедлительно продолжить плавание, государственные власти не должны требовать документов, упомянутых в Стандарте 2.1, за исключением морской санитарной декларации и, в случае крайней необходимости, генеральной декларации. В подобных ситуациях государственные власти не должны применять ограничений по срокам предоставления документов.

2.24 **Стандарт.** Если государственные власти требуют предоставления генеральной декларации, этот документ должен содержать данные в объеме не большем, а, по возможности, и меньшем, чем это предусмотрено Рекомендуемой практикой 2.2.2.

2.25 **Стандарт.** Если государственные власти применяют меры контроля, связанные с приходом судна, до высадки на берег больных или получивших травму лиц, то оказание им неотложной медицинской помощи и принятие мер по охране здоровья граждан должно иметь преимущественное значение перед этими мерами контроля.

2.26 **Стандарт.** Если требуются гарантии или обязательства, связанные с оплатой лечения, или последующей транспортировки, или возвращения на родину вышеупомянутых лиц, то в оказании неотложной медицинской помощи не должно быть отказано и оно не должно откладываться до момента получения таких гарантий или обязательств.

2.27 Стандарт. Неотложная медицинская помощь и меры по охране здоровья граждан должны иметь преимущественное значение перед любыми мерами контроля, которые государственные власти могут применять к больным или получившим травму лицам, высаживаемым на берег.

Раздел 3 – Прибытие и отбытие лиц

Настоящий раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от членов экипажа и пассажиров при приходе или отходе судна.

А. Требования и процедуры при прибытии и отбытии

3.1 Стандарт. Основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о конкретном пассажире при приходе и отходе судна, должен быть действительный паспорт.

3.1.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует, насколько это возможно, заключать двусторонние и многосторонние соглашения о признании отличных от паспортов официальных документов, удостоверяющих личность.

3.2 Стандарт. Государственные власти должны принимать меры, направленные на то, чтобы паспорта или принимаемые вместо них официальные документы, удостоверяющие личность пассажиров судна, проверялись иммиграционными властями только один раз при прибытии и один раз при отбытии. В дополнение к этому, может возникнуть необходимость в предъявлении паспортов или официальных документов, удостоверяющих личность, для проверки или удостоверения личности в связи с таможенными или иными формальностями при прибытии или отбытии.

3.3 Стандарт. После предъявления в индивидуальном порядке паспортов или принимаемых вместо них официальных документов, удостоверяющих личность, государственные власти должны возвращать пассажирам эти документы немедленно после проверки и не задерживать их для дополнительного контроля, за исключением случаев наличия каких-либо препятствий к допуску пассажира на данную территорию.

3.3.1 Стандарт. Каждое Договаривающееся правительство должно обеспечить изъятие государственными властями подложных, фальсифицированных или поддельных проездных документы у лиц, которым было отказано во въезде. Такие документы должны изыматься из обращения и возвращаться соответствующим властям, когда это практически осуществимо. Вместо изъятого документа выдворяющее государство оформляет сопроводительное письмо, к которому прилагается фотокопия поддельных проездных документов, если она имеется, а также любая важная информация. Сопроводительное письмо и приложение к нему передаются оператору, осуществляющему выдворение лица, которому было отказано во въезде. Это письмо используется для предоставления властям в транзитном и/или первоначальном пункте посадки соответствующей информации.

3.3.2 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны принимать для проверки лиц, возвращаемых из пункта их высадки после того, как им было отказано в разрешении на въезд, если ранее эти лица совершили посадку на судно на их территории. Договаривающиеся правительства не должны возвращать таких лиц в страну, во въезде в которую им ранее было отказано.

3.3.3 Стандарт. До того момента пока пассажиры и экипаж не будут допущены к проверке их права на въезд в государство, ответственность за надзор и попечение над ними должна сохраняться за судовладельцем.

3.3.4 Рекомендуемая практика. После того как пассажиры и экипаж будут допущены к проверке в условном или безусловном порядке и в том случае, если эти лица находятся под физическим контролем государственных властей, государственным властям следует нести ответственность за надзор и попечение над ними до тех пор, пока им не будет разрешен въезд или отказано в нем.

3.3.5 Стандарт. Обязанность судовладельца вывезти то или иное лицо за пределы территории государства должна считаться утратившей силу с момента получения этим лицом окончательного разрешения на въезд в это государство.

3.3.6 Стандарт. Если лицу отказано во въезде, государственные власти без неоправданных задержек должны проинформировать об этом судовладельца и провести с ним консультации об организации вывоза такого лица. Судовладелец берет на себя расходы, связанные с пребыванием и перевозкой лица, которому было отказано во въезде, и в том случае, если лицо вновь переходит под ответственность судовладельца, последний должен обеспечить его/ее безотлагательную транспортировку:

- в страну посадки; или
- в любое другое место, в которое данному лицу разрешен въезд.

3.3.7 Стандарт. Если это практически осуществимо, Договаривающиеся правительства и судовладельцы должны взаимодействовать при проведении проверки действительности и подлинности паспортов и виз.

3.4 Рекомендуемая практика. При посадке или высадке пассажиров государственным властям не следует требовать от них или от действующих от их имени судовладельцев предоставления в письменной форме никакой информации, которая бы дополняла или дублировала сведения, уже содержащиеся в паспортах или официальных документах, удостоверяющих личность пассажиров, за исключением сведений, которые необходимы для заполнения документов, предусмотренных настоящим Приложением.

3.5 Рекомендуемая практика. Государственным властям, требующим от пассажиров при их посадке или высадке предоставления в письменной форме сведений помимо тех, которые необходимы для заполнения документов, предусмотренных настоящим Приложением, следует ограничивать свои требования о предоставлении дополнительных личных данных пассажиров пунктами, перечисленными в Рекомендуемой практике 3.6 (посадочная/высадочная карточка). Государственным властям следует принимать посадочные/высадочные карточки, заполненные пассажирами, и не следует требовать их заполнения или проверки судовладельцем. Заполнение карточки разборчивым почерком следует считать приемлемым, за исключением тех граф, в отношении которых на бланке указано, что они должны быть заполнены печатными буквами. От каждого пассажира не следует требовать более одной посадочной/высадочной карточки, которая может иметь одну или несколько копий, изготавливаемых одновременно с помощью копировальной бумаги.

3.6 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует требовать включения в посадочную/высадочную карточку каких-либо сведений помимо следующих:

- фамилия

- имена
- гражданство
- номер и дата истечения срока действия паспорта или другого официального документа, удостоверяющего личность
- дата рождения
- место рождения
- род занятий
- порт посадки/высадки
- пол
- адрес места назначения
- подпись.

3.7 **Стандарт.** В тех случаях, когда от лиц, находящихся на судне, требуется предъявление доказательств наличия у них прививки от желтой лихорадки, государственные власти должны принимать в качестве такового Международное свидетельство о вакцинации или ревакцинации, составленное по форме, предусмотренной Международными медико-санитарными правилами.

3.8 **Рекомендуемая практика.** Медицинский осмотр лиц, находящихся на борту или высаживающихся с судна, в общем случае следует ограничивать осмотром только тех лиц, которые прибывают с территории, зараженной одной из карантинных болезней, в течение инкубационного периода соответствующей болезни (как указано в Международных медико-санитарных правилах). Однако в соответствии с Международными медико-санитарными правилами может потребоваться дополнительный медицинский осмотр.

3.9 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует в общем случае производить таможенный досмотр багажа, следующего с прибывающими пассажирами, на выборочной основе. Письменного декларирования в отношении багажа, следующего с пассажирами, требовать по возможности не следует.

3.9.1 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует во всех случаях, когда это возможно, не производить досмотр багажа, следующего с отбывающими пассажирами, должным образом учитывая возможную необходимость применения надлежащих мер безопасности, предпочтительно с использованием автоматизированных средств для упрощения процедуры контроля.

3.9.2 **Рекомендуемая практика.** Если полностью отказаться от досмотра багажа отбывающих пассажиров невозможно, такой досмотр следует в общем случае производить на выборочной основе.

3.10 **Стандарт.** Основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о конкретном члене экипажа при приходе и отходе судна, должен быть паспорт или удостоверяющий личность документ, выданный согласно соответствующим конвенциям МОТ, или же действительное и надлежащим образом признаваемое удостоверение личности моряка.

3.10.1 Стандарт. Государственные власти не должны требовать, чтобы в удостоверение личности моряка были включены какие-либо сведения помимо следующих:

- фамилия
- имена
- пол
- дата и место рождения
- гражданство
- особые физические приметы
- фотография (заверенная)
- подпись
- дата истечения срока действия (если таковая имеется)
- орган власти, выдавший удостоверение.

3.10.2 Стандарт. Когда моряку необходимо въехать в страну или выехать из нее в качестве пассажира любого вида транспорта в целях:

- a) возвращения на свое или перевода на другое судно,
- b) транзитного проезда на свое судно, находящееся в другой стране, возвращения на родину или с любой другой целью, одобренной властями соответствующей страны,

государственные власти должны принимать от моряка вместо паспорта действительное удостоверение личности моряка, если этот документ гарантирует его владельцу обратный въезд в страну, в которой он был выдан.

3.10.3 Рекомендуемая практика. Государственным властям в общем случае не следует требовать от членов экипажа судна предоставления индивидуальных документов, удостоверяющих личность, или сведений, дополняющих указанные в удостоверении личности моряка, кроме тех, которые приводятся в судовой роли.

В. Меры по упрощению процедуры очистки пассажиров, экипажа и багажа

3.11 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами и портовыми властями и/или администрацией порта принимать надлежащие меры, направленные на обеспечение удовлетворительной пропускной способности порта с тем, чтобы осуществление процедур очистки в отношении пассажиров, экипажа и багажа производилось оперативно; им следует выделить для этой цели достаточное количество сотрудников и обеспечить надлежащее оборудование, уделяя особое внимание операциям по погрузке, выгрузке и транспортировке багажа (в том числе с использованием механизированных систем), а также тем участкам, в которых часто происходят задержки пассажиропотоков. При необходимости следует принимать меры по обустройству крытых переходов между судами и пунктами, в которых производится проверка пассажиров и экипажа. Такие средства и сооружения должны характеризоваться гибкостью и предусматривать возможность расширения с целью обеспечения

применения усиленных мер безопасности в случае возникновения ситуаций, при которых вводятся повышенные уровни охраны.

3.11.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует:

- a) совместно с судовладельцами и портовыми властями принимать соответствующие меры, такие как:
 - i) внедрение метода непрерывного индивидуального контроля пассажиров и багажа;
 - ii) создание системы, позволяющей пассажирам быстро находить и забирать прошедший проверку багаж сразу же по его поступлении в зону получения багажа; и
 - iii) предоставление средств и услуг, необходимых для удовлетворения потребностей пассажиров пожилого возраста и инвалидов;
- b) обеспечить принятие портовыми властями всех необходимых мер, с тем чтобы:
 - i) предоставить для пассажиров и их багажа, следующих с судна или на него, быстрый и беспрепятственный доступ к местному транспорту; и
 - ii) если экипажам судов государственными органами предписано являться в какие-либо служебные помещения, такие помещения были легко доступны и находились как можно ближе друг от друга.

3.11.2 Рекомендуемая практика. Для целей ускорения процедур очистки государственным властям следует рассмотреть возможность введения двухпоточной системы оформления пассажиров, их багажа и частных транспортных средств.

3.12 Стандарт. Государственные власти должны требовать от судовладельцев обеспечения принятия судовым персоналом всех надлежащих мер, которые будут способствовать ускорению процедур оформления пассажиров и экипажа по прибытии. К таким мерам могут относиться:

- a) заблаговременное предоставление соответствующим государственным властям извещения о наиболее вероятном расчетном времени прибытия с последующим уведомлением о каких-либо изменениях времени прибытия и о графике движения судна в тех случаях, когда это может отразиться на выполнении инспекционных требований;
- b) подготовка судовых документов для их незамедлительной проверки;
- c) приведение в готовность трапов и других средств посадки/высадки во время подхода судна к причалу или к месту якорной стоянки; и
- d) обеспечение быстрого и упорядоченного сбора и представления для проверки находящихся на борту лиц с необходимыми документами и

организация освобождения для этой цели членов экипажа от выполнения ими своих основных обязанностей в машинном и прочих отделениях.

3.13 Рекомендуемая практика. При внесении имен в документы, касающиеся пассажиров и экипажа, следует на первое место ставить фамилию или фамилии. Если кто-либо носит фамилии одновременно отца и матери, то первой указывается фамилия отца. Если замужняя женщина носит фамилии отца мужа и своего отца, первой указывается фамилия отца мужа.

3.14 Стандарт. Государственные власти должны без необоснованных задержек приступать к проверке находящихся на судне лиц для определения возможности их допуска на территорию государства.

3.15 Рекомендуемая практика. Государственным властям не следует налагать необоснованных или чрезмерных штрафов на судовладельцев в том случае, если какой-либо подлежащий контролю документ пассажира будет сочтен государственными властями не отвечающим требованиям или если по этой причине пассажиру будет отказано в допуске на территорию государства.

3.15.1 Стандарт. Государственные власти должны поощрять судовладельцев к принятию в пункте посадки мер предосторожности, направленных на обеспечение того, чтобы пассажиры имели все подлежащие контролю документы, требуемые государствами назначения или транзитными государствами.

3.15.2 Стандарт. Если лицу отказано во въезде и оно выдворяется с территории государства, судовладелец не должен быть лишен возможности взыскания с такого лица любых расходов, понесенных в результате получения им отказа в разрешении на въезд.

3.15.3 Рекомендуемая практика. С целью облегчения и ускорения международных морских перевозок государственным властям следует применять или, если этот вопрос выходит за рамки их юрисдикции, рекомендовать компетентным органам своей страны применять в морских терминалах и на судах стандартизированные международные знаки и символы, которые разработаны или приняты Организацией в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и которые, насколько это практически возможно, распространяются на все виды транспорта.

С. Специальные средства и услуги для пассажиров пожилого возраста и инвалидов на морском транспорте

3.16 Рекомендуемая практика. Следует принимать меры для обеспечения того, чтобы вся необходимая информация о перевозке и безопасности была легко доступна для лиц с ослабленным слухом и зрением.

3.17 Рекомендуемая практика. Для пассажиров пожилого возраста и инвалидов, при их посадке и высадке, в здании терминала следует выделить специальные зоны, которые должны быть расположены как можно ближе к главным входам. Они должны быть четко обозначены соответствующими знаками. На пути к таким зонам не должно быть каких-либо препятствий.

3.18 Рекомендуемая практика. Если доступ к общественному транспорту ограничен, следует принимать все меры к обеспечению того, чтобы услуги общественного транспорта были доступны лицам с ограниченной мобильностью по разумной цене путем модификации существующих и планируемых транспортных схем или предоставления таким лицам специализированного транспортного обслуживания.

3.19 **Рекомендуемая практика.** Терминалы и суда следует оборудовать надлежащими средствами, обеспечивающими безопасную посадку и высадку пассажиров пожилого возраста и инвалидов.

D. Упрощение формальностей для судов, совершающих круизные рейсы, и их пассажиров

3.20 **Стандарт.** Государственные власти должны разрешать предоставление круизному судну свободной практики с помощью электронных средств связи в тех случаях, если санитарные власти планируемого порта захода на основании сведений, полученных от судна до его прихода, сочтут, что его заход не повлечет за собой завоза или распространения карантинной болезни.

3.21 **Рекомендуемая практика.** К круизным судам требования о предоставлении генеральной декларации, списка пассажиров и судовой роли следует предъявлять только в первом порту захода и в последнем порту отхода, расположенных на территории той или иной страны, если в ходе рейса не произошло изменений соответствующих обстоятельств.

3.22 **Стандарт.** Круизные суда должны предоставлять декларацию о судовых припасах и декларацию о личных вещах экипажа только в первом порту захода той или иной страны.

3.23 **Стандарт.** Паспорта или другие официальные документы, удостоверяющие личность, должны постоянно находиться у круизных пассажиров.

3.24 **Рекомендуемая практика.** В случаях, когда стоянка круизного судна в любом порту на территории Договаривающегося правительства не превышает 72 часов, от круизных пассажиров не следует требовать получения виз, за исключением особых случаев, определяемых соответствующими государственными властями.

3.25 **Стандарт.** При проведении процедур проверки государственные власти не должны создавать неоправданных задержек для круизных пассажиров.

3.26 **Стандарт.** В качестве общего правила и за исключением случаев, касающихся безопасности, а также установления личности и права на въезд, круизные пассажиры не должны подвергаться индивидуальным проверкам государственными властями, ответственными за иммиграционный контроль.

3.27 **Стандарт.** В случае последовательных заходов круизного судна в несколько портов одной и той же страны государственные власти, в качестве общего правила, должны проверять пассажиров только в первом порту захода и в последнем порту отхода.

3.28 **Рекомендуемая практика.** С целью предотвращения задержек при высадке въездной контроль пассажиров круизного судна следует по возможности производить на борту до прибытия к месту высадки.

3.29 **Рекомендуемая практика.** Круизным пассажирам, в случае их высадки в одном порту и посадки на то же судно в другом порту той же самой страны, следует обеспечивать такие же условия, что и пассажирам, которые высаживаются и возвращаются на круизное судно в одном и том же порту.

3.30 **Рекомендуемая практика.** В качестве единственного средства медицинского контроля круизных пассажиров следует использовать морскую санитарную декларацию.

3.31 **Стандарт.** Во время стоянки судна в порту на его борту должна разрешаться работа магазинов беспошлинной торговли, обслуживающих круизных пассажиров.

3.32 **Стандарт.** В общем случае круизные пассажиры не должны предъявлять письменную декларацию о своих личных вещах. Однако в отношении предметов, подпадающих под высокие таможенные пошлины и другие налоги и сборы, может быть предъявлено требование о предоставлении письменной декларации и залогового обеспечения.

3.33 **Рекомендуемая практика.** Круизных пассажиров не следует подвергать каким-либо мерам валютного контроля.

3.34 **Стандарт.** Круизные пассажиры не должны предъявлять посадочные/высадочные карточки.

3.35 *Не используется.*

Е. Специальные меры по упрощению формальностей для транзитных пассажиров

3.36 **Стандарт.** Транзитные пассажиры, остающиеся на борту судна, на котором они прибыли, и отбывающие на нем же, в общем случае не должны подвергаться обычному контролю со стороны государственных властей, за исключением чрезвычайных обстоятельств, как они определены соответствующими государственными властями.

3.37 **Рекомендуемая практика.** Транзитным пассажирам следует разрешать оставлять у себя паспорт или другой документ, удостоверяющий личность.

3.38 **Рекомендуемая практика.** От транзитных пассажиров, остающихся на борту судна, на котором они прибыли, и отбывающих на нем же, не следует требовать заполнения посадочных/высадочных карточек.

3.39 **Рекомендуемая практика.** Транзитным пассажирам, продолжающим свое путешествие на том же судне и из того же порта, в общем случае следует по их желанию предоставлять временное разрешение для схода на берег во время стоянки судна в порту, при условии выполнения въездных и визовых требований государственных властей.

3.40 **Рекомендуемая практика.** От транзитных пассажиров, продолжающих свое путешествие на том же судне и из того же порта, не следует требовать наличия визы, за исключением особых случаев, как они определены соответствующими государственными властями.

3.41 **Рекомендуемая практика.** От транзитных пассажиров, продолжающих свое путешествие на том же судне и из того же порта, в общем случае не следует требовать предъявления таможенной декларации в письменном виде.

3.42 **Рекомендуемая практика.** Транзитным пассажирам, сходящим с судна в одном порту и садящимся на то же самое судно в другом порту в той же самой стране, следует обеспечивать такие же условия, что и пассажирам, которые прибывают в порт и отбывают из того же порта на одном и том же судне.

F. Меры по упрощению формальностей для судов, занятых в проведении научно-исследовательских работ

3.43 **Рекомендуемая практика.** Суда, занятые в проведении научно-исследовательских работ, имеют на борту персонал, находящийся на судне с целью проведения научной работы во время рейса. Персоналу, входящему в эту категорию, следует предоставлять по меньшей мере столь же благоприятные условия, что и членам экипажа этого судна.

G. Дальнейшие меры по упрощению формальностей для иностранцев, входящих в состав экипажей судов, совершающих международные рейсы: увольнение на берег

3.44 **Стандарт.** Государственные власти должны разрешать членам экипажа сходить на берег во время стоянки в порту судна, на котором они прибыли, при условии что формальности по приходе судна были выполнены и государственные власти не имеют оснований отказывать им в разрешении сойти на берег по причинам, связанным с охраной здоровья населения, общественной безопасностью или поддержанием общественного порядка. Увольнения на берег должны предоставляться в порядке, исключающем дискриминацию на основании национальной принадлежности, расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических убеждений или социального происхождения, вне зависимости от государства флага судна, на котором они трудоустроены, несут службу или работают.

3.44bis **Стандарт.** В каждом случае отказа в предоставлении увольнения на берег соответствующие государственные власти должны проинформировать не получившего разрешения моряка и капитана о причинах такого отказа. По просьбе соответствующего моряка или капитана информация о подобных причинах должна быть представлена в письменном виде.

3.45 **Стандарт.** Для целей увольнения на берег к членам экипажа не должно предъявляться требование о наличии визы.

3.46 **Рекомендуемая практика.** До или после увольнения на берег членов экипажа в общем случае не следует подвергать личному досмотру.

3.47 **Стандарт.** Для целей увольнения на берег к членам экипажа не должны предъявляться требования о наличии специального разрешения, такого, например, как увольнительная на берег.

3.48 **Рекомендуемая практика.** Если членам экипажа во время увольнения на берег предписывается иметь при себе документы, удостоверяющие личность, такие требования следует ограничить документами, которые указаны в Стандарте 3.10.

3.49 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям следует внедрить систему очистки до прихода судна, с тем чтобы позволить экипажам судов, которые регулярно заходят в порты соответствующего государства, заблаговременно получать разрешение на временное увольнение на берег. В случае если судно не имеет зарегистрированных нарушений иммиграционных правил и представлено на месте судовладельцем или его агентом с хорошей репутацией, государственным властям после установления того, что полученные до прихода судна сведения, которые они могут потребовать, являются удовлетворительными, в общем случае следует разрешать судну следовать непосредственно к своему причалу и не применять к нему дальнейших стандартных иммиграционных формальностей, если государственные власти не потребуют иного.

Раздел 4 – Безбилетные пассажиры

А. Общие принципы

4.1 Стандарт. Положения настоящего раздела должны применяться в соответствии с международными принципами защиты, изложенными в международных документах, таких как Конвенция ООН о статусе беженцев от 28 июля 1951 года и Протокол ООН о статусе беженцев от 31 января 1967 года, а также в соответствующем национальном законодательстве.

4.2 Стандарт. Государственные власти, портовые власти, судовладельцы и капитаны должны в максимально возможной степени взаимодействовать между собой в целях предотвращения случаев провоза безбилетных пассажиров, быстрого разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами, а также обеспечения скорейшего возвращения или репатриации безбилетных пассажиров. Должны приниматься все надлежащие меры для недопущения ситуаций, при которых безбилетные пассажиры вынуждены оставаться на судне в течение необоснованно долгого срока.

В. Предупредительные меры

4.3 Предупредительные меры на судне/в порту

4.3.1 Портовые власти/власти терминала

4.3.1.1 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны обеспечить создание во всех своих портах необходимой инфраструктуры и принятие оперативных мер и мер охраны с целью предотвращения того, чтобы лица, пытающиеся совершить безбилетный проезд, могли получить доступ к портовым сооружениям и судам; при разработке этих мер должны приниматься во внимание размеры порта, а также типы грузов, которые отправляются из него. Эти мероприятия должны осуществляться в тесном сотрудничестве с соответствующими государственными властями, судовладельцами и береговыми структурами с целью предотвращения случаев проникновения на борт безбилетных пассажиров в данном конкретном порту.

4.3.1.2 Рекомендуемая практика. Следует обеспечить, чтобы оперативные меры и/или планы охраны портовых средств были по меньшей мере равноценны тем, которые описаны в соответствующих положениях раздела В/16 Кодекса ОСПС.

4.3.2 Судовладелец/капитан

4.3.2.1 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы судовладельцы и капитаны, а также другие ответственные лица принимали меры охраны, которые, насколько это практически возможно, предотвращали бы попытки безбилетных пассажиров попасть на судно, а если это не удалось, позволяли бы, насколько это практически возможно, обнаруживать таких лиц до того, как судно выйдет из порта.

4.3.2.2 Рекомендуемая практика. Следует обеспечить, чтобы при заходах и во время стоянки в портах, в которых существует опасность посадки на борт безбилетных пассажиров, оперативные меры и/или планы охраны судна были по меньшей мере равноценны тем, которые описаны в соответствующих положениях раздела В/9 Кодекса ОСПС.

4.3.2.3 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы суда, имеющие право плавать под их флагом, за исключением пассажирских судов, при выходе из порта, в котором существует опасность посадки на борт безбилетных пассажиров, подвергались тщательному осмотру в соответствии со специальным планом или

инструкцией; при этом особое внимание должно уделяться местам, в которых, вследствие особенностей конструкции судна и его эксплуатации, могут скрываться безбилетные пассажиры. Методы осмотра, в результате применения которых скрывающиеся безбилетные пассажиры могут пострадать, использоваться не должны.

4.3.2.4 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы суда, имеющие право плавать под их флагом, не подвергались фумигации или герметизации до тех пор, пока не будет проведен в максимально возможной степени тщательный осмотр помещений, подлежащих фумигации или герметизации, с целью обеспечения отсутствия в этих помещениях безбилетных пассажиров.

4.3.3 Национальные санкции

4.3.3.1 Стандарт. При необходимости Договаривающиеся правительства должны включить в свое национальное законодательство юридические основания для судебного преследования безбилетных пассажиров и потенциальных безбилетных пассажиров, а также любых лиц или компаний, оказывающих безбилетному пассажиру или потенциальному безбилетному пассажиру содействие в реализации намерения получить доступ на территорию порта, к любому судну, грузу или грузовому контейнеру.

C. *Обращение с безбилетными пассажирами на судне*

4.4 Общие принципы: гуманное обращение

4.4.1 Стандарт. Обращение с безбилетными пассажирами должно соответствовать принципам гуманного отношения, включая те, которые указаны в Стандарте 4.1. Во всех случаях должны надлежащим образом приниматься во внимание вопросы эксплуатационной безопасности судна, а также безопасности и благополучия безбилетных пассажиров.

4.4.2 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы капитаны судов, имеющих право плавать под их флагом, принимали надлежащие меры в отношении охраны, общего состояния здоровья, бытовых условий и безопасности безбилетного пассажира, когда он/она находится на судне, включая обеспечение его/ее достаточным питанием, местом для проживания, надлежащим медицинским уходом и доступом к санитарно-гигиеническим помещениям.

4.5 Работа на судне

4.5.1 Стандарт. Безбилетным пассажирам не должно разрешаться работать на судне, кроме случаев чрезвычайных ситуаций или когда это связано с проживанием и питанием безбилетного пассажира на судне.

4.6 Опрос, проводимый капитаном, и направляемое им уведомление

4.6.1 Стандарт. Договаривающиеся правительства должны требовать, чтобы капитаны по мере возможности принимали меры по установлению личности безбилетного пассажира, включая его гражданство и порт посадки на судно, и извещали государственные власти первого запланированного порта захода о наличии на борту безбилетного пассажира, сопровождая это уведомление соответствующими сведениями. Данная информация также должна предоставляться судовладельцу, государственным властям порта посадки, государству флага и, в случае необходимости, последующим портам захода.

4.6.2 Рекомендуемая практика. При сборе сведений для включения в уведомление капитану следует использовать форму, приведенную в дополнении 3.

4.6.3 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства должны проинструктировать капитанов судов, имеющих право плавать под их флагом, о том, что в случаях, когда безбилетный пассажир объявляет себя беженцем, с этой информацией следует обращаться как с конфиденциальной в той степени, в какой это необходимо для обеспечения безопасности безбилетного пассажира.

4.7 Уведомление Международной морской организации

4.7.1 **Стандарт.** Государственные власти должны сообщать обо всех случаях провоза безбилетных пассажиров, о которых им становится известно, Генеральному секретарю Международной морской организации.

D. Отклонение от запланированного маршрута

4.8 **Стандарт.** Государственные власти должны настоятельно рекомендовать всем судовладельцам, которые эксплуатируют суда, имеющие право плавать под их флагом, дать указание капитанам этих судов не отклоняться от запланированного маршрута для высадки безбилетных пассажиров, обнаруженных на судне после того, как оно покинуло территориальные воды страны, в которой безбилетные пассажиры совершили посадку на судно, за исключением тех случаев, когда:

- государственные власти государства порта, для захода в который судно отклоняется от маршрута, разрешили высадку безбилетного пассажира; или
- репатриация была согласована в другом месте и при этом имеется достаточная документация и разрешение на высадку; или
- существуют уважительные причины, связанные с безопасностью, охраной, здоровьем или соображениями гуманного характера; или
- попытки высадки в других портах по ходу запланированного маршрута не имели успеха и необходимо отклониться от курса для предотвращения нахождения безбилетного пассажира на судне в течение продолжительного времени.

E. Высадка и возвращение безбилетного пассажира

4.9 Государство первого порта захода согласно плану рейса

4.9.1 **Стандарт.** Государственные власти страны первого запланированного порта захода судна после обнаружения безбилетного пассажира в соответствии со своим национальным законодательством должны вынести решение о том, можно ли безбилетному пассажиру разрешить въезд в это государство, и при этом приложить все усилия к налаживанию сотрудничества с вовлеченными сторонами с целью решения данного вопроса.

4.9.2 **Стандарт.** Государственные власти страны первого запланированного порта захода судна после обнаружения безбилетного пассажира должны разрешить высадку безбилетного пассажира, если он/она имеет на руках действительные проездные документы для возвращения и государственные власти получили подтверждение того, что репатриация была или будет организована своевременно и все требования, связанные с транзитным проездом, выполнены.

4.9.3 Стандарт. Государственные власти страны первого запланированного порта захода судна после обнаружения безбилетного пассажира должны разрешить высадку безбилетного пассажира, если государственные власти получили подтверждение того, что они или судовладелец получают действительные проездные документы, смогут организовать своевременную репатриацию безбилетного пассажира и выполнить все требования, связанные с транзитным проездом. Кроме того, государственные власти должны благосклонно рассматривать вопрос о разрешении высадки безбилетного пассажира, если дальнейшее нахождение безбилетного пассажира на судне не представляется возможным с практической точки зрения или существуют иные обстоятельства, препятствующие дальнейшему пребыванию безбилетного пассажира на этом судне. К таким обстоятельствам, в числе прочих, относятся следующие:

- решение по данному делу не принято ко времени отхода судна; или
- присутствие на судне безбилетного пассажира может поставить под угрозу безопасность эксплуатации судна либо здоровье экипажа или безбилетного пассажира.

4.10 Последующие порты захода

4.10.1 Стандарт. Если высадка безбилетного пассажира не произошла в первом запланированном порту захода после обнаружения безбилетного пассажира, государственные власти последующих портов захода должны рассматривать вопрос о высадке безбилетного пассажира в соответствии со стандартами 4.9.1, 4.9.2 и 4.9.3.

4.11 Государство, гражданином которого является безбилетный пассажир или в котором он имеет право на проживание

4.11.1 Стандарт. В соответствии с международным правом государственные власти должны давать разрешение на возвращение безбилетных пассажиров, которые обладают полным статусом гражданина или имеют право на проживание в соответствующем государстве согласно его национальному законодательству.

4.11.2 Стандарт. Государственные власти должны, если это возможно, содействовать установлению личности и гражданства безбилетных пассажиров, которые заявляют, что они являются гражданами или имеют право на проживание в соответствующем государстве. Там, где это возможно, местному посольству, консульству или иному дипломатическому представительству страны гражданства безбилетного пассажира следует оказывать помощь в проведении проверки гражданства безбилетного пассажира и предоставлении временных проездных документов.

4.12 Государство посадки

4.12.1 Стандарт. Если удовлетворительным для государственных властей образом установлено, что безбилетные пассажиры совершили посадку на судно в порту их государства, они, для целей проверки, должны принимать таких безбилетных пассажиров, возвращаемых из пункта их высадки после того, как там им было отказано в разрешении на въезд. Государственные власти государства порта посадки не должны возвращать таких безбилетных пассажиров в страну, во въезде в которую им ранее было отказано.

4.12.2 Стандарт. Если удовлетворительным для государственных властей образом установлено, что потенциальные безбилетные пассажиры совершили посадку на судно в порту их государства, они должны давать разрешение на высадку таких потенциальных безбилетных пассажиров и безбилетных пассажиров, обнаруженных на судне, когда оно еще находится в соответствующих территориальных водах, либо, если это преду-

смотрено национальным законодательством данного государства, в районе иммиграционной юрисдикции данного государства. Какие-либо штрафы, сборы или издержки, связанные с задержанием или вывозом безбилетного пассажира, с судовладельца взыскиваться не должны.

4.12.3 Стандарт. Если потенциальный безбилетный пассажир не был высажен с судна в порту посадки, он должен считаться безбилетным пассажиром в соответствии с положениями настоящего раздела.

4.13 Государство флага

4.13.1 Стандарт. Государственные власти государства флага судна должны оказывать содействие капитану/судовладельцу или надлежащим органам государственной власти в портах захода и сотрудничать с ними в целях:

- установления личности безбилетного пассажира и определения его/ее гражданства;
- обращения к соответствующим государственным властям с целью содействия снятию безбилетного пассажира с судна при первой возможности; и
- организации возвращения или репатриации безбилетного пассажира.

4.14 Возвращение безбилетных пассажиров

4.14.1 Рекомендуемая практика. Если безбилетный пассажир не имеет надлежащих документов, то, когда практически возможно и в той степени, в какой это соответствует национальному законодательству и требованиям безопасности, государственным властям следует выдавать сопроводительное письмо с фотографией этого безбилетного пассажира и любой другой важной информацией или же соответствующий проездной документ, признаваемый вовлеченными государственным властями. Сопроводительное письмо, разрешающее возвращение безбилетного пассажира либо в страну его/ее гражданской принадлежности, либо в пункт его/ее отправления, в зависимости от обстоятельств, любым видом транспорта и оговаривающее любые другие условия, установленные властями, следует вручать оператору, который осуществляет перевозку безбилетного пассажира. Такое письмо должно включать информацию, требуемую властями в пунктах транзитного проезда и/или в пункте высадки.

4.14.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям государства, в котором высадился безбилетный пассажир, следует связаться с соответствующими государственным властями в пунктах транзитного проезда на пути обратного следования безбилетного пассажира с целью предоставления им информации о статусе безбилетного пассажира. Кроме того, государственным властям транзитных стран, через которые проходит маршрут возвращения безбилетного пассажира, следует разрешать, с соблюдением обычных визовых требований и с учетом соображений национальной безопасности, транзитный проезд через их порты и аэропорты безбилетных пассажиров, следующих на основании распоряжений или указаний государственных властей страны порта высадки.

4.14.3 Рекомендуемая практика. Если государство порта отказало в высадке безбилетного пассажира, этому государству следует безотлагательно уведомить государство флага судна, на котором перевозится безбилетный пассажир, о причинах отказа в высадке.

4.15 Расходы, связанные с возвращением и содержанием безбилетных пассажиров

4.15.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям государства, в котором был высажен безбилетный пассажир, в качестве общего правила и насколько это практически возможно, следует проинформировать судовладельца, на чьем судне был обнаружен безбилетный пассажир, о сумме расходов, обусловленных задержанием и возвращением безбилетного пассажира, а также о любых дополнительных расходах, связанных с документами безбилетного пассажира, если эти расходы должен нести судовладелец. Кроме того, государственным властям следует сотрудничать с судовладельцем с целью сведения таких расходов к минимуму, насколько это практически возможно в рамках национального законодательства, если их должен нести судовладелец.

4.15.2 Рекомендуемая практика. Продолжительность периода времени, в течение которого на судовладельцах лежит обязанность по оплате расходов, связанных с содержанием безбилетного пассажира государственными властями государства, в котором он был высажен с судна, следует сводить к минимуму.

4.15.3 Стандарт. Государственные власти должны, в соответствии с национальным законодательством, рассмотреть вопрос об уменьшении штрафов, налагаемых на суда, в тех случаях, когда капитан судна надлежащим образом уведомил соответствующие власти в порту захода о наличии безбилетного пассажира и предоставил подтверждение того, что с целью недопущения доступа безбилетного пассажира на судно были приняты все разумные предупредительные меры.

4.15.4 Рекомендуемая практика. Государственным властям, в соответствии с национальным законодательством, следует рассмотреть вопрос о смягчении других потенциально применимых финансовых санкций в тех случаях, когда судовладельцы удовлетворительным для контролирующих органов образом сотрудничают с ними в принятии мер, направленных на предотвращение провоза безбилетных пассажиров.

Раздел 5 – Прибытие, хранение и отправление грузов и других предметов

Настоящий раздел содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от судовладельца, его/ее агента или капитана судна.

A. Общие положения

5.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует совместно с судовладельцами, портовыми властями, а также портовыми структурами и терминалами принимать надлежащие меры для обеспечения сокращения до минимума времени стоянки у причала, обеспечивать удовлетворительную организацию транспортных потоков в порту и регулярно анализировать все процедуры, связанные с приходом и отходом судов, включая организацию посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов и обслуживания судов, а также связанные с этими операциями меры охраны. Им также следует принимать меры к тому, чтобы грузовые суда и их грузы, в той мере, в какой это практически возможно, проходили процедуры декларирования и очистки, в районе обработки судов.

5.2 Рекомендуемая практика. Государственным властям совместно с судовладельцами, портовыми властями, а также портовыми структурами и терминалами следует принимать надлежащие меры для обеспечения удовлетворительной организации транспортных потоков в порту, с тем чтобы погрузочно-разгрузочные операции и процедура очистки грузов проходили без задержек и сложностей. Этими мерами следует охватывать все этапы с момента постановки судна к причалу для разгрузки и очистки органом

государственной власти, и, в случае необходимости, их также следует распространять на свободные зоны, хранилища, а также на операции по складированию и дальнейшему перемещению груза. Между свободной зоной, хранилищами, грузовым складом и зоной проведения государственными властями процедур очистки, которые следует располагать вблизи от причала, следует обеспечить удобное и прямое сообщение, а также, если это возможно, облегченный доступ к ним и наличие перегрузочных мощностей и соответствующей инфраструктуры.

5.3 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует стимулировать собственников и/или операторов морских грузовых терминалов к тому, чтобы они оборудовали в них помещения для хранения специальных грузов (таких, например, как ценные товары, скоропортящиеся грузы, человеческие останки, радиоактивные и другие опасные грузы, а также живые животные), в зависимости от обстоятельств; в районах морских грузовых терминалов, в которых хранятся генеральные и специальные грузы, а также почтовые отправления до их отправки морем или ввоза в страну, следует принимать меры контроля доступа, по меньшей мере равноценные тем, которые описаны в соответствующих положениях раздела В/16 Кодекса ОСПС.

5.3bis Рекомендуемая практика. Государственным властям следует требовать минимальное количество данных, необходимых для идентификации груза, подлежащего помещению на хранение до выдачи, реэкспорта или ввоза, и использовать для этой цели сведения, содержащиеся в декларации, направляемой до прибытия, в случае их наличия.

5.4 Стандарт. Договаривающееся правительство, которое продолжает требовать предоставления лицензий или разрешений на экспорт, импорт или перевалку определенных видов грузов, должно установить простые процедуры, позволяющие в короткий срок получать и возобновлять такие лицензии и разрешения.

5.5 Рекомендуемая практика. Если партия груза в силу своих особенностей представляет интерес для различных органов, уполномоченных выполнять проверки, например, для таможенной, ветеринарной или санитарной служб, Договаривающимся правительствам следует предоставлять полномочия по выполнению требуемых процедур таможене или одному из других органов либо, если это не представляется возможным, принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы такие проверки производились одновременно в одном и том же месте и с минимальными задержками, а также, если это возможно, – по предварительному согласованию со стороной, несущей ответственность за данную партию груза.

5.6 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует предусмотреть упрощенные процедуры ускоренной очистки подарочных отправок частных лиц и образцов товаров, чья стоимость или количество не превышают определенных величин, которые следует устанавливать на максимально возможном уровне.

В. Очистка грузов

5.7 Стандарт. При условии соблюдения действующих в государстве запретов или ограничений, а также выполнения всех обязательных мер по охране портов или по предотвращению незаконного оборота наркотиков государственные власти должны производить очистку живых животных, скоропортящейся продукции и других срочных грузов в первоочередном порядке.

5.7.1 Рекомендуемая практика. С целью предотвращения ухудшения качества товаров, ожидающих очистки, государственным властям в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами следует принимать все меры для обеспечения удобного, безопасного и надежного хранения товаров в порту.

5.8 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует упрощать формальности, связанные с временным ввозом специализированного оборудования для обработки грузов, доставляемого на судах и используемого на берегу в портах захода для погрузки, разгрузки и обработки грузов.

5.9 *Не используется.*

5.10 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует внедрять процедуры очистки грузов, основанные на соответствующих положениях *Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур* (пересмотренной Киотской конвенции) и связанных с ней руководств.

5.10.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует вводить упрощенные процедуры для уполномоченных лиц, позволяющие им осуществлять:

- a) выпуск товаров на основе предоставления минимальных сведений, необходимых для идентификации товаров, точного выявления и оценки рисков, связанных, в числе прочего, со здоровьем населения, безопасностью и охраной, и последующего заполнения окончательной декларации на товары;
- b) очистку товаров в помещениях декларанта или в другом месте, одобренном соответствующим органом государственной власти; и
- c) предоставление единой декларации на все ввезенные или вывезенные товары за определенный период времени, в течение которого их ввоз или вывоз неоднократно производился одним и тем же лицом.

5.11 Стандарт. Государственные власти должны сводить физическое вмешательство к минимуму, необходимому для обеспечения соблюдения применимого законодательства.

5.12 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует на основе надлежащим образом оформленного запроса производить физический досмотр груза, если это необходимо, в пункте его погрузки в транспортное средство и во время такой погрузки либо на причале, либо, в случае пакетированных грузов, в месте, где производятся загрузка и опломбирование грузового контейнера.

5.13 Стандарт. Государственные власти должны обеспечить, чтобы требования о сборе статистических данных не приводили к существенному снижению эффективности морских перевозок.

5.14 Рекомендуемая практика. Для получения данных, необходимых для ускорения и упрощения процессов хранения, очистки и реэкспорта, государственным властям следует использовать системы электронного обмена информацией.

5.14.1 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует оперативно осуществлять процедуры, связанные с транзитом товаров из другого государства, ожидающих погрузки.

С. Грузовые контейнеры и поддоны

5.15 **Стандарт.** Государственные власти должны в соответствии с действующими в стране правилами разрешать временный ввоз грузовых контейнеров и поддонов, а также оборудования и вспомогательных агрегатов грузовых контейнеров, установленных на контейнере или транспортируемых отдельно, без уплаты таможенных пошлин или других налогов и сборов, и содействовать их использованию в морских перевозках.

5.16 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям в своих правилах, упомянутых в Стандарте 5.15, следует предусмотреть принятие простой декларации о том, что временно ввезенные грузовые контейнеры и поддоны, а также оборудование и вспомогательные агрегаты грузовых контейнеров будут реэкспортированы в сроки, установленные соответствующим государством. Подобная декларация может быть представлена в устной форме или в форме какого-либо акта, приемлемого для органов власти.

5.17 **Стандарт.** Государственные власти должны разрешать вывоз грузовых контейнеров и поддонов, а также оборудования и вспомогательных агрегатов грузовых контейнеров, ввозимых на территорию какого-либо государства согласно положениям Стандарта 5.15, за пределы порта прибытия для очистки ввозимого импортного груза и/или для загрузки предназначенного к вывозу экспортного груза в соответствии с упрощенными процедурами контроля и с использованием минимального количества документов.

5.18 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства должны разрешать временный ввоз запасных частей грузовых контейнеров без уплаты таможенных пошлин и других налогов и сборов, когда эти части необходимы для ремонта грузовых контейнеров, ранее ввезенных в соответствии с положениями Стандарта 5.15.

D. Груз, не выгруженный в запланированном порту назначения

5.19 **Стандарт.** Если какой-либо груз, упомянутый в грузовой декларации, не выгружается в запланированном порту назначения, государственные власти должны разрешать вносить изменения в грузовую декларацию и не должны налагать штрафов, если они получают убедительное подтверждение того, что груз действительно не был погружен на судно или, если он был погружен, что его выгрузили в другом порту.

5.20 **Стандарт.** Если по ошибке или по какой-либо другой убедительной причине какой-либо груз был выгружен в ином порту вместо запланированного порта назначения, государственные власти должны содействовать повторной загрузке или дальнейшему следованию груза в место его назначения. Это положение не применяется к запрещенным грузам и грузам, допускаемым к перевозке с ограничениями.

E. Ограничение ответственности судовладельца

5.21 **Стандарт.** Государственные власти не должны требовать от судовладельца внесения в транспортный документ или его копию особых сведений для использования этими властями, за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортером либо действует от их имени.

5.22 **Стандарт.** Государственные власти не должны возлагать на судовладельца ответственность за предоставление или точность документов, требуемых от импортера или экспортера в связи с очисткой груза, за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортером либо действует от их имени.

5.23 **Стандарт.** Судовладелец должен предоставлять информацию в отношении ввоза или вывоза товаров, которая известна судовладельцу на момент подачи таких данных и соответствует сведениям, изложенным в транспортном документе, который

удостоверяет коносамент. Таким образом, судовладелец может предоставлять данные, основанные на сведениях грузоотправителя, если он не имеет оснований полагать, что эти данные неверны.

5.24 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует вводить в действие правила, согласно которым лицо, инициирующее и заключающее контракт с другой стороной (например, с консолидатором, экспедитором или судовладельцем) о перевозке груза морем на территорию другой страны, должно предоставить такой стороне полные и точные данные о грузе.

Раздел 6 – Санитарно-карантинный, ветеринарный и фитосанитарный контроль

6.1 Стандарт. Государственные власти государства, не являющегося участником Международных медико-санитарных правил, должны прилагать усилия к применению соответствующих положений этих правил к международному судоходству.

6.2 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам, имеющим определенные общие интересы в силу своих медико-санитарных, географических, социальных или экономических условий, следует заключать специальные соглашения в соответствии со статьей 85 Международных медико-санитарных правил, если такие соглашения будут способствовать выполнению этих правил.

6.3 Рекомендуемая практика. В случаях, когда для перевозки определенных животных, растений или продуктов животного или растительного происхождения необходимы санитарные свидетельства или подобные им документы, такие свидетельства и документы должны быть простыми и широко известными; при этом Договаривающимся правительствам следует сотрудничать с целью стандартизации требований такого рода.

6.4 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует разрешать предоставление судну свободной практики с помощью электронных средств связи в тех случаях, когда санитарные власти планируемого порта захода на основании сведений, полученных от судна до его прихода, сочтут, что его заход не повлечет за собой завоза или распространения карантинной болезни. По возможности санитарным властям следует разрешать подниматься на борт судна до его входа в порт.

6.4.1 Стандарт. Государственные власти должны стремиться к налаживанию сотрудничества с судовладельцами в обеспечении выполнения любых требований о немедленном оповещении, с помощью электронных средств связи, санитарных властей порта, в который направляется судно, о случаях заболевания на борту с целью содействия обеспечению присутствия специального медицинского персонала и оборудования, необходимых для выполнения процедур медицинского характера по приходе судна.

6.5 Стандарт. Государственные власти должны принимать меры к тому, чтобы все туристические агентства и другие вовлеченные структуры имели возможность заблаговременного предоставления отъезжающим пассажирам перечней прививок, требуемых государственными властями соответствующих стран, а также бланков свидетельств о прививках, соответствующих Международным медико-санитарным правилам. Для обеспечения их повсеместного признания государственные власти должны прилагать все возможные усилия к тому, чтобы делающий прививки персонал выдавал международные свидетельства о вакцинации и ревакцинации.

6.6 Рекомендуемая практика. Государственным властям следует обеспечивать наличие пунктов для проведения вакцинации и выдачи международных свидетельств о вакцинации и ревакцинации в как можно большем количестве портов.

6.7 **Стандарт.** Государственные власти должны обеспечивать, чтобы медико-санитарные меры и формальности начинали осуществляться безотлагательно, выполнялись без задержек и применялись без какой-либо дискриминации.

6.8 **Рекомендуемая практика.** Для организации, среди прочего, эффективного движения морских судов государственным властям следует обеспечить наличие надлежащих средств для осуществления санитарных, ветеринарных и фитосанитарных мер в как можно большем количестве портов.

6.9 **Стандарт.** Насколько это целесообразно и практически осуществимо, в как можно большем количестве портов государства должны поддерживаться в состоянии готовности медицинские учреждения для оказания неотложной помощи членам экипажа и пассажирам.

6.10 **Стандарт.** За исключением чрезвычайных ситуаций, представляющих серьезную опасность для здоровья населения, портовые санитарные власти по причине выявления любого другого эпидемического заболевания не должны лишать судно, которое не заражено какой-либо карантинной болезнью и не подозревается в этом, возможности производить выгрузку или погрузку груза, пополняться припасами, топливом или питьевой водой.

6.11 **Рекомендуемая практика.** При определенных обстоятельствах следует разрешать перевозку морем животных, сырья животного происхождения, пищевых продуктов животного происхождения и подкарантинных материалов растительного происхождения, если к моменту разгрузки были выполнены сертификационные требования.

Раздел 7 – Разные положения

А. Закладные и другие виды обеспечения

7.1 **Рекомендуемая практика.** Если государственные власти требуют от судовладельцев предоставления закладных или других видов обеспечения для покрытия расходов, связанных с выполнением таможенных, иммиграционных, санитарных, фитосанитарных, ветеринарных и других подобных законов и правил государства, им следует разрешать, предоставление единой закладной или иного вида обеспечения по всем обязательствам во всех случаях, когда это возможно.

В. Портовые услуги

7.2 **Рекомендуемая практика.** Государственным властям в портах следует оказывать стандартные услуги в течение обычных часов их работы бесплатно. Государственным властям следует устанавливать обычные часы работы своих служб в портах таким образом, чтобы они совпадали с регулярными периодами значительной нагрузки.

7.3 **Стандарт.** Договаривающиеся правительства должны принимать все практически возможные меры для организации предоставления государственными властями в портах стандартных услуг таким образом, чтобы избегать необоснованных задержек судов после их прихода или по их готовности к отходу и сокращать время, необходимое для осуществления формальностей, до минимума, при условии заблаговременного оповещения государственных властей о расчетном времени прихода или отхода судна.

7.4 **Стандарт.** Санитарные власти не должны взимать платы за медицинский осмотр любого типа и за любые дополнительные анализы бактериологического или иного характера, выполняемые в любое время суток, если такой осмотр и анализы требуются для определения состояния здоровья осматриваемого лица; они также не

должны взимать платы за посещение и досмотр судна в карантинных целях, за исключением досмотра судна для выдачи ему Свидетельства о прохождении судном санитарного контроля или Свидетельства об освобождении судна от санитарного контроля; плата также не должна взиматься за производство любой прививки лицу, прибывающему на судне, и за выдачу ему/ей свидетельства о вакцинации. Однако в тех случаях, когда в отношении судна, его пассажиров или экипажа требуется принятие мер, отличных от вышеуказанных, и если за них санитарными властями устанавливается плата, такая плата определяется на основе единого тарифа, действующего на данной территории, и взимается вне зависимости от гражданства, постоянного местожительства или места проживания соответствующих лиц либо национальной принадлежности, флага, места регистрации или собственника судна.

7.5 Рекомендуемая практика. Если услуги государственных властей предоставляются вне обычных часов их работы, о которых идет речь в Рекомендуемой практике 7.2, то такие услуги следует предоставлять за разумную плату, не превышающую фактическую стоимость оказанных услуг.

7.6 Стандарт. Если того требует уровень загрузки порта, государственные власти должны обеспечить предоставление услуг по осуществлению формальностей в отношении груза и багажа независимо от их ценности и характера.

7.7 Рекомендуемая практика. Договаривающимся правительствам следует стремиться к достижению договоренностей, в соответствии с которыми одно правительство сможет предоставлять другому правительству определенные возможности для проверки судов, пассажиров, членов экипажа, багажа, груза и документации для целей таможенного, иммиграционного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля до начала и во время рейса, если такие действия упростят осуществление связанных с очисткой формальностей по прибытии в порты такого государства.

С. Помощь в чрезвычайных ситуациях

7.8 Стандарт. Государственные власти должны применять упрощенные процедуры в связи с приходом и отходом судов, участвующих:

- в работе по ликвидации последствий стихийных бедствий;
- в спасении людей, терпящих бедствие на море, с целью доставки этих людей в безопасное место;
- в операциях по борьбе с загрязнением морской среды или его предотвращению; или
- в других аварийных операциях, необходимых для повышения безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, безопасности населения или защиты морской среды.

7.9 Стандарт. Государственные власти должны в максимально возможной степени упрощать формальности, связанные с въездом и очисткой лиц, участвующих в операциях, описанных в Стандарте 7.8, а также с ввозом и очисткой грузов, материалов и оборудования, необходимых для их осуществления.

7.10 Стандарт. Государственные власти должны в кратчайшие сроки производить таможенную очистку специального оборудования, необходимого для осуществления мер безопасности.

D. Национальные комитеты по упрощению формальностей

7.11 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся правительству следует рассмотреть возможность принятия, в тесном сотрудничестве с морской отраслью, национальной программы упрощения формальностей на морском транспорте, основанной на требованиях по упрощению формальностей, содержащихся в настоящем Приложении, а также обеспечить, чтобы данная программа была направлена на принятие всех практически возможных мер для ускорения передвижения судов, грузов, экипажей, пассажиров, почты и припасов путем устранения неоправданных препятствий и задержек.

7.12 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся правительству следует образовать национальный комитет по упрощению формальностей на морском транспорте или подобный ему национальный координирующий орган с целью стимулирования принятия и осуществления мер по упрощению формальностей государственными ведомствами, учреждениями и другими организациями, связанными с различными аспектами международного морского судоходства либо отвечающими за них, а также портовыми властями, портовыми структурами и терминалами и судовладельцами.

ДОПОЛНЕНИЕ 1

ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ
(Форма 1 ФАЛ ИМО)

		Приход	Отход
1.1 Название и тип судна		1.2 Номер ИМО	
1.3 Позывной сигнал		1.4 Номер рейса	
2. Порт прихода/отхода		3. Дата и время прихода/отхода	
4. Государство флага судна	5. Фамилия капитана	6. Последний/следующий порт захода	
7. Свидетельство о регистрации (порт, дата, номер)		8. Фамилия и контактная информация судового агента	
9. Валовая вместимость	10. Чистая вместимость		
11. Краткие сведения о рейсе (предыдущие и последующие порты захода; подчеркните те из них, в которых будет выгружен остающийся на борту груз)			
12. Краткое описание груза			
13. Количество членов экипажа	14. Количество пассажиров	15. Замечания	
Прилагаемые документы (укажите количество экземпляров)			
16. Грузовая декларация	17. Декларация о судовых припасах		
18. Судовая роль	19. Список пассажиров	20. Потребности судна в отношении приемных сооружений для отходов и остатков	
21. Декларация о личных вещах экипажа (только по приходе судна)	22. Морская санитарная декларация (только по приходе судна)		
23. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава			

Для служебных отметок

ГРУЗОВАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ
(Форма 2 ФАЛ ИМО)

		Приход	Отход	Стр. №	
1.1 Название судна		1.2 Номер ИМО			
1.3 Номер рейса		2. Порт составления декларации			
3. Государство флага судна		4. Фамилия капитана			
5. Порт погрузки/порт выгрузки					
№ ко- носа- мента	6. Маркировочные знаки и номера	7. Число мест и вид упаковки; описание грузов или, если имеется, код ГС		8. Вес брутто	9. Данные обмера
10. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава					

ДЕКЛАРАЦИЯ О СУДОВЫХ ПРИПАСАХ
(Форма 3 ФАЛ ИМО)

		Приход	Отход	Стр. №
1.1 Название судна		1.2 Номер ИМО		
1.3 Позывной сигнал		1.4 Номер рейса		
2. Порт прихода/отхода		3. Дата прихода/отхода		
4. Государство флага судна		5. Последний/следующий порт захода		
6. Количество лиц на борту судна		7. Время стоянки		
8. Наименование	9. Количество	10. Местонахождение на судне		11. Для служебных отметок
12. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава				

ДЕКЛАРАЦИЯ О ЛИЧНЫХ ВЕЩАХ ЭКИПАЖА
(Форма 4 ФАЛ ИМО)

Стр. №

1.1 Название судна			1.2 Номер ИМО		
1.3 Позывной сигнал			1.4 Номер рейса		
2. Государство флага судна					
3. №	4. Фамилия	5. Имена	6. Звание или должность	7. Личные вещи экипажа, не подлежащие освобождению от таможенных пошлин и сборов или подпадающие под запреты или ограничения	8. Подпись
9. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава					

СУДОВАЯ РОЛЬ
(Форма 5 ФАЛ ИМО)

1.1 Название судна					<input type="checkbox"/> Приход			<input type="checkbox"/> Отход			<input type="checkbox"/> Стр. №																								
					1.2 Номер ИМО			1.3 Позывной сигнал			1.4 Номер рейса																								
2. Порт прихода/отхода					3. Дата прихода/отхода			4. Государство флага судна			5. Последний порт захода																								
														6. №			7. Фамилия			8. Имена			9. Звание или должность			10. Гражданство			11. Дата рождения			12. Место рождения			13. Пол
18. Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или лица командного состава																																			

МАНИФЕСТ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ
(Форма 7 ФАЛ ИМО)

(Согласно требованиям правил 4.2 и 7-2.2 главы VII Конвенции СОЛАС 1974 года, правила 4.2 Приложения III к Конвенции МАРПОЛ и пункта 5.4.3.1 главы 5.4 МКМПОГ)

Стр. №

1.1 Название судна			1.2 Номер ИМО			1.3 Позывной сигнал				
1.4 Номер рейса:		2. Государство флага судна			3. Порт погрузки			4. Порт выгрузки		
5. Место размещения	6. Регистрационный номер	7. Маркировочные знаки и номера - номер(а) грузового(ых) контейнера(ов) - регистрационный(ые) номер(а) транспортного(ых) средства(средств)	8. Номер ООН	9. Надлежащее отгрузочное наименование/(технические спецификации)	10. Класс/дополнительная(ые) опасность(и)	11. Группа упаковки	12. Дополнительная информация/загрязнитель моря/температура вспышки и т. д.	13. Число мест и вид упаковки	14. Масса (кг) или объем (л)	15. Аварийная карточка
16. Судовой агент										
16.1 Место и дата										
Подпись агента										

نسخة صادقة مصدقة من نصّ التعديلات على مرفق اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية لعام 1965 ، الذي اعتمده لجنة التسهيلات التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الأربعين ، في 8 نيسان/أبريل 2016 ، بموجب المادة VII(2)(أ) من الاتفاقية ، ويرد في مرفق القرار FAL.12(40) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系便利委员会在其第四十届会议上，于 2016 年 4 月 8 日按照公约第 VII(2)(a)条所通过并载于第 FAL.12(40)号决议附件中的《1965 年便利国际海上运输公约》附则修正案文本的核证无误副本。其正本交存于国际海事组织秘书长。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, adopted on 8 April 2016 by the Facilitation Committee at its fortieth session, in accordance with article VII (2)(a) of the Convention and set out in the annex to resolution FAL.12(40), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, adoptés le 8 avril 2016 par le Comité de la simplification des formalités à sa quarantième session, conformément à l'article VII 2) a) de de la Convention, tel qu'il figure en annexe à la résolution FAL.12(40) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

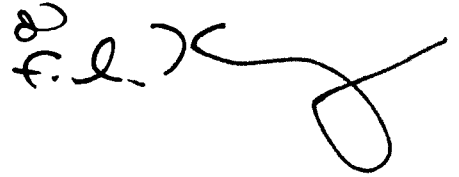
ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Приложению к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года, одобренных 8 апреля 2016 года Комитетом по упрощению формальностей на его сороковой сессии в соответствии со статьей VII 2) а) Конвенции и изложенных в приложении к резолюции FAL.12(40), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, adoptadas el 8 de abril de 2016 por el Comité de facilitación en su 40º periodo de sesiones, de conformidad con el artículo VII 2) a) del Convenio, tal como figuran en el anexo de la resolución FAL.12(40), cuyos originales se han depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

代表国际海事组织秘书长 :

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ، في

伦敦 ·

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

27 September 2016