

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1992 Nr. 136

A. TITEL

*Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, met Bijlage;
Londen, 9 april 1965*

B. TEKST

De tekst van het Verdrag, met Bijlage, is geplaatst in *Trb.* 1966, 162. Zie ook de rubrieken J van *Trb.* 1971, 113, *Trb.* 1974, 68, *Trb.* 1978, 36, *Trb.* 1983, 122, *Trb.* 1986, 115, *Trb.* 1989, 71 en rubriek J hieronder.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1966, 162 en *Trb.* 1986, 115.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1967, 174, *Trb.* 1974, 68, *Trb.* 1978, 36, *Trb.* 1983, 122 en rubriek J van *Trb.* 1989, 71 en rubriek J hieronder.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1967, 174, *Trb.* 1971, 113, *Trb.* 1974, 68, *Trb.* 1978, 36, *Trb.* 1983, 122, *Trb.* 1986, 115 en *Trb.* 1989, 71.

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1967, 174, *Trb.* 1971, 113, *Trb.* 1974, 68, *Trb.* 1978, 36, *Trb.* 1983, 122, *Trb.* 1986, 115 en *Trb.* 1989, 71.

Behalve de aldaar genoemde hebben nog de volgende Staten in overeenstemming met artikel X, tweede lid, van het Verdrag een akte van toetreding bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

de Seychellen	13 december 1989
Mauritius	18 juni 1990
Portugal	6 augustus 1990
Luxemburg	14 februari 1991
Colombia	3 juni 1991
Gambia	1 november 1991
Thailand	28 november 1991
Benin	2 maart 1992
de Democratische Volksrepubliek Korea	24 april 1992

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1967, 174 en *Trb.* 1986, 115.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1978, 36.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1966, 162, *Trb.* 1967, 174, *Trb.* 1971, 113, *Trb.* 1974, 68, *Trb.* 1978, 36, *Trb.* 1983, 122, *Trb.* 1986, 115 en *Trb.* 1989, 71.

1. Verwijzingen

Voor het op 6 maart 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (sinds 1982: Internationale Maritieme Organisatie) zie ook *Trb.* 1992, 88.

Voor het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest van de Verenigde Naties zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1992, 101.

Voor het op 26 oktober 1956 te New York tot stand gekomen Statuut van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie zie ook *Trb.* 1990, 51.

2. Wijzigingen

Wijziging van de Bijlage bij het Verdrag dd. 17 september 1987

De wijzigingen van de Bijlage dd. 17 september 1987 (tekst in *Trb.* 1989, 71) zijn bij brief van 23 juni 1989 medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal, aan de Staten van de Nederlandse Antillen en van Aruba.

Wijziging van de Bijlage bij het Verdrag dd. 3 mei 1990

Tijdens haar negentiende zitting heeft de Vereenvoudigingscommissie op 3 mei 1990 in overeenstemming met artikel VII, tweede lid, letter a, van het Verdrag bij resolutie FAL.2(19) wijzigingen aangenomen.

**Resolution FAL.2(19)
adopted on 3 May 1990**

**Adoption of Amendments to the Convention on Facilitation of
International Maritime Traffic, 1965, as amended**

The Facilitation Committee,

Recalling article VII (2)(a) of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedure for amending the Annex to the Convention,

Recalling further the functions which the Convention confers upon the Facilitation Committee for the consideration and adoption of amendments to the Convention,

Having considered, at its nineteenth session, amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated in accordance with article VII(2)(a) thereof,

1. Adopts, in accordance with article VII(2)(a) of the Convention, amendments to section 1B. General Provisions, Standards 3.16.7 and 3.17.1 and Recommended Practices 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 and 3.11.1 and new Recommended Practices 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 and 5.14 of the Annex to the Convention, the texts of which are set out in the Annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article VII(2)(b) of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 September 1991 unless, prior to 1 June 1991 at least one third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the amendments;

3. Requests the Secretary-General, in conformity with article VII(2)(a) of the Convention, to communicate the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments;

4. Further requests the Secretary-General to notify all Signatory Governments of the adoption and entry into force of the amendments.

**Résolution FAL.2 (19)
adoptée le 3 mai 1990**

Adoption d'amendements à la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée

Le Comité de la simplification des formalités,

Rappelant les dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 2) de l'article VII de la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée et ci-après dénommée «la Convention» concernant la procédure d'amendement de son Annexe,

Rappelant en outre les fonctions conférées par la Convention au Comité de la simplification des formalités en ce qui concerne l'examen et l'adoption d'amendement à la Convention,

Ayant examiné, à sa dix-neuvième session, les amendements à l'Annexe de la Convention qui ont été proposés et diffusés conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2) de l'article VII de ladite convention,

1. Adopte, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2) de l'article VII de la Convention, des amendements au chapitre 1.B intitulé «Dispositions générales» aux normes 3.16.7 et 3.17.1 et aux pratiques recommandées 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 et 3.11.1 de l'Annexe de la Convention, ainsi que les nouvelles pratiques recommandées 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 et 5.14, dont les textes sont joints en annexe à la présente résolution;

2. Décide que, conformément à l'alinéa b) du paragraphe 2) de l'article VII de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1er septembre 1991 à moins que, avant le 1er juin 1991, un tiers au moins des Gouvernements contractants n'aient notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils ne les acceptent pas;

3. Prie le Secrétaire général, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2) de l'article VII de la Convention, de communiquer les amendements figurant à l'annexe de la présente résolution à tous les Gouvernements contractants;

4. Prie en outre le Secrétaire général d'informer tous les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur des amendements.

Annex**Amendments to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, adopted by the Facilitation Committee on 3 May 1990**

Amend section IB, General provisions to read:

“B. General provisions

In conjunction with paragraph 2 of article V of the Convention, the provisions of this Annex shall not preclude public authorities from taking such appropriate measures, including calling for further information, as may be necessary in cases of suspected fraud, or to deal with special problems constituting a grave danger to public order (ordre public), public security or public health, such as unlawful acts against the safety of maritime traffic and illicit trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances, or to prevent the introduction or spread of disease or pests affecting animals or plants.”

A new Recommended Practice 1.3 is added to read:

“1.3 *Recommended Practice.* Measures and procedures imposed by Contracting Governments for purposes of security or narcotica control should be efficient and, where possible, utilize advance techniques, including Automatic Data Processing (ADP). Such measures and procedures should be implemented in such a manner as to cause a minimum of interference with, and to prevent unnecessary delays to, ships and persons or property on board.”

A new Recommended Practice 2.7.6.1 is added to read:

“2.7.6.1 *Recommended Practice.* When a stowaway has inadequate documents, public authorities should, whenever practicable and to an extent compatible with national legislation and security requirements, issue a covering letter with a photograph of the stowaway and any other important information. The letter, authorizing the return of the stowaway to the original port by any means of transportation and specifying any other conditions imposed by the authorities, should be handed over to the shipowner or operator responsible for the removal of the stowaway. This letter will include information required by the authorities at transit points and at the original point of embarkation.”

Annexe

Amendements à l'annexe à la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée, adoptés par le comité de la simplification des formalités le 3 mai 1990

Modifier comme suit le chapitre 1B intitulé: «Dispositions générales»:

«B Dispositions générales

Compte tenu du paragraphe 2 de l'article V de la Convention, les dispositions de la présente Annexe n'empêchent pas les pouvoirs publics de prendre toutes les mesures appropriées, notamment de demander des renseignements supplémentaires qui peuvent se révéler nécessaires au cas où ils suspectent une fraude ou pour résoudre des problèmes particuliers constituant une menace grave pour l'ordre public, la sécurité publique ou la santé publique tels que des actes illicites contre la sécurité du trafic maritime et le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation des maladies ou fléaux qui s'attaquent aux animaux ou aux végétaux.»

Ajouter une nouvelle pratique recommandée 1.3, libellée comme suit:

«1.3 *Pratique recommandée.* Les mesures et procédures imposées par les Gouvernements contractants aux fins de la sécurité ou du contrôle des stupéfiants devraient être efficaces et, lorsque cela est possible, mettre en jeu des techniques de pointe, y compris le traitement automatique de l'information (TAI). Ces mesures et procédures devraient être appliquées de manière à causer un gêne minimale aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord et à empêcher que des retards inutiles ne leur soient imposés.»

Ajouter une nouvelle pratique recommandée 2.7.6.1, libellée comme suit:

«2.7.6.1 *Pratique recommandée.* Lorsqu'un passager clandestin a des documents inadéquats, les pouvoirs publics devraient, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences de sûreté, rédiger une lettre de couverture contenant une photographie du passager clandestin et tous autres renseignements importants. Cette lettre autorisant le retour du passager clandestin à son port d'origine par quelque moyen de transport que ce soit et spécifiant toutes autres conditions imposées par les pouvoirs publics, devrait être remise au propriétaire ou à l'exploitant du navire chargé du transfert du passager clandestin. Elle doit fournir les renseignements sollicités par les services compétents aux points de transit et au point d'embarquement initial.

Note: This recommendation is not intended to prevent public authorities from further examination of a stowaway for possible prosecution and/or deportation. Further, nothing in this recommendation is to be construed as contradicting the provisions of the United Nations Convention Relating to the Status of Refugees of 28 July 1951, which concern the prohibition of the expulsion or return of a refugee.

Recommended Practice 2.12 is amended to read:

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

Recommended practice 2.12.1 is amended to read:

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

Recommended Practice 3.9.1 is amended to read:

“3.9.1 *Recommended Practice.* Public authorities should, wherever possible, waive inspections of accompanied baggage of departing passengers, with due regard to the possible need to impose appropriate security measures.”

Note: La présente recommandation ne vise pas à empêcher les pouvoirs publics de soumettre le passager clandestin à des formalités plus détaillées en vue, éventuellement, de le traduire en justice et/ou de le renvoyer. De même, aucune disposition de la présente recommandation ne devrait être interprétée comme s'opposant aux dispositions de la Convention des Nations Unies relative au statut des réfugiés, adoptée le 28 juillet 1951, qui concernent l'interdiction d'expulser ou de refouler un réfugié.»

Modifier comme suit la pratique recommandée 2.12:

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

Modifier comme suit la pratique recommandée 2.12.1:

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

Modifier comme suit la pratique recommandée 3.9.1:

«3.9.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, chaque fois qu'il est possible, supprimer les formalités de contrôle des bagages accompagnés des passagers au départ, compte dûment tenu de la possibilité de devoir imposer des mesures de sûreté appropriées.»

Recommended Practice 3.11 is amended to read:

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

Recommended Practice 3.11.1 is amended to read:

“3.11.1 *Recommended Practice.* Public authorities should:

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

New Recommended Practices 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 and 3.11.5 are added to read:

“3.11.2 *Recommended Practice.* Measures should be taken to ensure that all necessary information on transport and safety is readily available for passengers who have impaired hearing or vision.

3.11.3 *Recommended Practice.* For elderly and disabled passengers being set down or picked up at a terminal building, reserved points should be located as close as possible to main entrances. These should be clearly marked with appropriate signs. Access routes should be free of obstacles.

Modifier comme suit la pratique recommandée 3.11 :

«3.11 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, prendre toutes dispositions pour accélérer les formalités, tant pour les passagers que pour l'équipage et les bagages et prévoir à cet effet un personnel et des installations suffisants, en veillant particulièrement aux dispositifs de chargement, de déchargement et d'acheminement des bagages (y compris l'utilisation de systèmes mécanisés), de même qu'aux points où les passagers risquent le plus d'être retardés. Des dispositions devraient être prises afin de permettre, au besoin, une circulation à l'abri entre le navire et le poste de contrôle des passagers ou de l'équipage. Ces dispositions et ces installations devraient être assez souples et pouvoir être développées de manière à répondre aux besoins découlant du renforcement des mesures de sûreté qui s'impose en cas de menace accrue.»

Modifier comme suit la pratique recommandée 3.11.1 :

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

a) avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, adopter les mesures nécessaires telles que :

- i) méthode d'acheminement individuel et continu des passagers et des bagages ;
- ii) système permettant aux passagers d'identifier et de retirer rapidement leurs bagages enregistrés dès que ceux-ci sont déposés aux emplacements où ils peuvent être réclamés ;
- iii) s'assurer qu'il existe des installations et services répondant aux besoins des passagers âgés ou handicapés ;

b) veiller à ce que les autorités portuaires prennent toutes dispositions :

- i) pour que soient facilitée, à l'intention des passagers et de leurs bagages, les accès aux moyens de transport locaux ;
- ii) pour que les locaux dans lesquels l'équipage pourrait être appelé à se rendre en vue des divers contrôles les un des autres»

Ajouter quatre nouvelles pratiques recommandées 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 et 3.11.5, libellées comme suit :

«3.11.2 *Pratique recommandée.* Des mesures devraient être prises pour s'assurer que toutes les informations nécessaires concernant le transport et la sécurité sont aisément compréhensibles pour les malentendants et les malvoyants.

3.11.3 *Pratique recommandée.* Des emplacements réservés pour déposer ou accueillir des passagers âgés ou handicapés à la gare maritime devraient être situés à proximité immédiate des entrées principales. Ils devraient être clairement signalés par des marques appropriées. Les trajets d'accès devraient être libres d'obstacles.

3.11.4 *Recommended Practice.* Where access to public services is limited, every effort should be made to provide accessible and reasonably priced public transportation service, by adapting current and planned services, or by providing special arrangements for passengers who have impaired mobility.

3.11.5 *Recommended Practice.* Provisions of suitable facilities should be made in terminals and on ships, as appropriate, to allow safe embarkation and disembarkation for elderly and disabled passengers.”

Standard 3.16.7 is amended to read:

“3.16.7 *Standard.* In general, except for security purposes and for the purposes of establishing identity and admissibility, cruise passengers shall not be subject to personal examination by public authorities responsible for immigration control.”

Standard 3.17.1 is amended to read:

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

A new section 5G is added to read:

“G National facilitation committees

5.13 *Recommended Practice.* Each Contracting Government should, where it considers such action necessary and appropriate, establish a national maritime transport facilitation programme based on the facilitation requirements of this Annex and ensure that the objective of its facilitation programme should be to adopt all practical measures to facilitate the movement of ships, cargo, crews, passengers, mail and stores, by removing unnecessary obstacles and delays.

5.14 *Recommended Practice.* Each Contracting Government should establish a national maritime transport facilitation committee or a similar national co-ordinating body, for the encouragement of the adoption and implementation of facilitation measures, between governmental departments, agencies and other organizations concerned with, or responsible for, various aspects of international maritime traffic, as well as with port authorities, shipowners and operators.

3.11.4 *Pratique recommandée.* Lorsque l'accès aux transports publics est limité, tous les efforts devraient être faits pour offrir des services de transport de surface accessible, à des prix raisonnables, en adaptant les services existants ou prévus ou en offrant des services de transport spéciaux aux passagers qui ont une incapacité motrice.

3.11.5 *Pratique recommandée.* Des installations appropriées devraient être prévues dans les gares et à bord des navires, selon qu'il convient, pour permettre l'embarquement et le débarquement en toute sécurité des passagers âgés ou handicapés.»

Modifier comme suit la norme 3.16.7:

«3.16.7 *Norme.* D'une manière générale, les services publics responsables du contrôle de l'immigration ne doivent pas interroger les passagers en croisière, sauf pour des raisons de sûreté et aux fins de vérification d'identité et d'admissibilité.»

Modifier comme suit la norme 3.17.1

«3.17.1 *Norme.* Sauf pour des raisons de sûreté, un passager en transit qui reste à bord du navire sur lequel il est arrivé et repart à bord de ce navire n'est pas normalement soumis aux contrôles habituels des pouvoirs publics.»

Ajouter un nouveau chapitre 5G, libellé comme suit:

«G Commissions nationales de simplification des formalités

5.13 *Pratique recommandée.* Chaque Gouvernement contractant devrait, lorsqu'il juge qu'une telle mesure est nécessaire et appropriée, établir un programme national de simplification du transport maritime fondé sur les dispositions de simplification des formalités de la présente annexe, et veiller à ce que l'objectif de son programme national de simplification soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des navires, des cargaisons, des équipages, des passagers, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

5.14 *Pratique recommandée.* Chaque Gouvernement contractant devrait créer une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou un organisme de coordination nationale analogue, en vue d'encourager l'adoption et la mise en œuvre des mesures de simplification entre les différents ministères, institutions et autres organismes qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects du trafic maritime international ainsi qu'avec les autorités portuaires, les propriétaires de navires et leurs exploitants.

Note: In establishing a national maritime transport facilitation committee or a similar national co-ordinating body, Contracting Governments are invited to take into account the Guidelines set out in FAL.5/Circ.2.”

Note: Lors de la création d'une Commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou d'un organisme de coordination national analogue, les Gouvernements contractants sont invités à tenir compte des directives énoncées dans la circulaire FAL.5/Circ.2.»

De wijzigingen behoeven ingevolge artikel 91, juncto additioneel artikel XXI, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet en juncto artikel 62, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet naar de tekst van 1972, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

Ingevolge artikel VII, tweede lid, letter b, van het Verdrag zijn de wijzigingen op 1 september 1991 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen voor het gehele Koninkrijk.

Uitgegeven de vierentwintigste september 1992.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

R. F. M. LUBBERS