

Convenzione intesa ad agevolare il traffico marittimo internazionale

Firmata a Londra il 9 aprile 1965

Approvata dall'Assemblea federale il 12 marzo 1968¹

Strumento di ratifica depositato dalla Svizzera il 23 aprile 1968

Entrata in vigore il 5 marzo 1967 e, per la Svizzera, il 22 giugno 1968

(Stato 28 aprile 2021)

I Governi contraenti,

desiderosi di agevolare il traffico marittimo mediante semplificazione e riduzione di procedure, modalità e documenti richiesti per l'entrata e il soggiorno in porti nonché l'uscita da essi nel traffico marittimo internazionale,

hanno convenuto quanto segue:

Art. I

Conformemente alle disposizioni della presente Convenzione e degli allegati, i Governi contraenti si obbligano ad adottare tutti i provvedimenti adeguati per agevolare e accelerare il traffico marittimo internazionale e per evitare ritardi inutili a navi, nonché alle persone e merci che si trovano a bordo.

Art. II

1. I Governi contraenti si obbligano a cooperare, conformemente alle presenti disposizioni, all'elaborazione e applicazione dei provvedimenti intesi ad agevolare l'entrata e il soggiorno delle navi nei porti nonché la loro uscita da essi. Tali provvedimenti devono essere, per quanto possibile, almeno altrettanto favorevoli che quelli in vigore per altri modi di trasporto internazionale, anche se possono differire secondo le condizioni speciali di ciascuno di essi.

2. I presenti provvedimenti intesi ad agevolare il traffico marittimo internazionale s'applicano parimenti alle navi degli Stati con o senza litorale marittimo se i loro Governi partecipano alla presente Convenzione.

3. Le presenti disposizioni non si applicano né alle navi da guerra né a quelle da diporto.

RU 1968 726; FF 1967 II 948

¹ Cpv. 1 lett. a del DF del 12 mar. 1968 (RU 1968 725).

Art. III

I Governi contraenti si obbligano a cooperare per uniformare, in quanto possibile, procedure, modalità e documenti in tutti i campi in cui tale uniformità possa agevolare e migliorare il traffico marittimo internazionale, e a ridurre al minimo le modificazioni ritenute necessarie per l'adeguamento a esigenze d'ordine interno.

Art. IV

Per conseguire gli scopi precedentemente enunciati, i Governi contraenti si obbligano a cooperare fra loro o per il tramite dell'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima (in seguito: Organizzazione) nelle questioni concernenti procedure, modalità e documenti richiesti come anche la loro applicazione nel traffico marittimo internazionale.

Art. V

1. Nessuna disposizione della presente Convenzione o dell'Allegato va interpretata come contraria all'applicazione di provvedimenti più favorevoli che un Governo contraente emana o dovesse emanare in virtù della propria legislazione o di disposizioni di altri accordi internazionali.

2. Nessuna disposizione della presente Convenzione o dell'Allegato va interpretata come contraria all'applicazione, da parte d'un Governo contraente, di provvedimenti temporanei da esso ritenuti necessari per la tutela della morale, della sicurezza e dell'ordine pubblico o per impedire l'introduzione o la propagazione di malattie o infezioni che possano pregiudicare la salute pubblica o il regno animale o vegetale.

3. Tutto ciò che non è espressamente disciplinato nella presente Convenzione soggiace alla legislazione dei Governi contraenti.

Art. VI

Nell'applicazione della presente Convenzione e dell'allegato s'intende:

- a. Per «norme», le disposizioni che è possibile e necessario far applicare uniformemente dai Governi contraenti, secondo la Convenzione, al fine di agevolare il traffico marittimo internazionale;
- b. Per «raccomandazioni» le disposizioni la cui applicazione è ritenuta auspicabile dai Governi contraenti per agevolare il traffico marittimo internazionale.

Art. VII²

1. L'allegato alla presente Convenzione può essere modificato dai Governi contraenti sia su iniziativa di uno di essi sia in occasione d'una conferenza appositamente riunitasi.

² Nuovo testo del 19 nov. 1973, approvato dall'AF il 24 set. 1975, in vigore dal 2 lug. 1984 (RU 1984 423; FF 1975 I 929).

2. Qualsiasi Governo contraente può proporre un emendamento dell'allegato mediante la presentazione del disegno d'emendamento al Segretario generale dell'Organizzazione (qui di seguito «Segretario generale»):

- a. Qualsiasi emendamento proposto conformemente al presente paragrafo è esaminato dal Comitato dell'agevolazione delle formalità dell'Organizzazione, a condizione che sia stato diffuso almeno tre mesi innanzi la riunione di detto Comitato. Se è approvato dai due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti, il Segretario generale ne avverte tutti i Governi contraenti.
- b. Qualsiasi emendamento dell'allegato, approvato conformemente al presente paragrafo, entra in vigore 15 mesi dopo che il Segretario generale abbia comunicato la proposta a tutti i Governi contraenti, purché un terzo almeno dei Governi contraenti non abbia, entro un termine di 12 mesi dopo la comunicazione, notificato per scritto al Segretario generale che non accetta detta proposta.
- c. Il Segretario generale informa tutti i Governi contraenti di ogni notificazione ricevuta conformemente all'alinea b) come anche della data dell'entrata in vigore.
- d. I Governi contraenti che non accettano un emendamento non sono vincolati da detto emendamento, ma seguono la procedura definita nell'articolo VIII della presente Convenzione.

3. Il Segretario generale su richiesta d'almeno un terzo dei Governi contraenti, convoca una Conferenza di essi, incaricata di esaminare gli emendamenti dell'allegato. Ogni emendamento adottato durante tali conferenze da una maggioranza dei due terzi dei presenti e votanti, entra in vigore dopo sei mesi dalla data di notificazione da parte del Segretario generale ai Governi contraenti.

4. Il Segretario Generale informa senza indugio i Governi firmatari dell'adozione e dell'entrata in vigore di ogni emendamento adottato conformemente al presente articolo.

Art. VIII

1. Ogni Governo contraente se ritiene impossibile di conformarsi a una qualsiasi norma mediante adeguamento di procedura, modalità e documenti o se ritiene necessario, per motivi speciali, d'esigere disposizioni diverse da quelle della norma in questione, deve informarne il Segretario generale. Tale notificazione deve avvenire il più presto possibile dopo l'entrata in vigore della Convenzione per il Governo in questione o quando esso abbia deciso di chiedere procedure, modalità e documenti diversi da quelli prescritti nella norma.

2. Ove si tratti d'un emendamento a una norma o d'una norma nuova, l'esistenza di diversità deve essere notificata al Segretario generale il più presto possibile dopo l'entrata in vigore della modificazione o dopo la decisione di chiedere procedure, modalità e documenti diversi. Ogni Governo contraente può notificare contemporaneamente i provvedimenti che esso propone per adeguare, alle disposizioni della norma emendata o nuova, le procedure, le modalità e i documenti richiesti.

3. I Governi contraenti sono invitati ad adeguare, per quanto possibile, alle raccomandazioni le procedure, le modalità e i documenti da essi richiesti. Non appena un Governo contraente ha realizzata tale concordanza, ne informa il Segretario generale.

4. Il Segretario generale informa i Governi contraenti di ogni notificazione fattagli in applicazione del presente articolo.

Art. IX

Il Segretario generale convoca, su domanda d'un terzo dei Governi contraenti, una Conferenza di essi per rivedere o emendare la presente Convenzione. Le disposizioni rivedute o emendate sono adottate dalla Conferenza alla maggioranza dei due terzi; esse sono oggetto di copie certificate conformi che il Segretario generale invia, per l'approvazione, a tutti i Governi contraenti. Ogni disposizione emendata o riveduta entra in vigore dopo un anno (dalla data d'approvazione per tutti i Governi contraenti, eccettuati quelli che hanno dichiarato di disapprovarla prima dell'entrata in vigore. La Conferenza mediante voto d'una maggioranza di due terzi, può, all'atto dell'adozione d'un testo riveduto o d'un emendamento, decidere che esso è di natura tale per cui ogni Governo contraente che abbia dichiarato, nel termine d'un anno dopo l'entrata in vigore, di non approvarlo, trascorso detto termine cessa di far parte della Convenzione.

Art. X

1. La presente Convenzione è aperta durante sei mesi alla firma indi, all'adesione.
2. I Governi degli Stati membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di una qualsiasi delle organizzazioni specializzate o dell'Agenzia internazionale dell'energia nucleare o che partecipano allo Statuto della Corte internazionale di Giustizia³ possono partecipare alla presente Convenzione mediante:
 - a. firma senza riserva d'approvazione;
 - b. firma con riserva d'approvazione ed in seguito approvazione; e
 - c. adesione.

L'approvazione o l'adesione avviene mediante deposito dell'istrumento presso il Segretario generale.

3. Il Governo di ogni Stato che in virtù del paragrafo 2 del presente articolo non può partecipare alla Convenzione, può farne domanda al Segretario generale. Esso può essere ammesso a partecipare alla Convenzione secondo il paragrafo 2 a condizione che la sua domanda sia stata approvata dai due terzi dei Membri dell'Organizzazione che non siano Membri associati.

Art. XI

La presente Convenzione entra in vigore sessanta giorni dopo la data in cui i Governi di almeno dieci Stati che l'hanno firmata senza riserva d'approvazione avranno

³ RS 0.193.501

deposto lo strumento d'approvazione o d'adesione. Per ogni Governo che partecipi successivamente, essa entra in vigore sessanta giorni dopo la data di deposito dello strumento d'approvazione o d'adesione.

Art. XII

Dopo che la presente Convenzione è rimasta in vigore per tre anni per un Governo contraente, quest'ultimo può disdirla mediante notificazione scritta al Segretario generale ne comunica a tutti gli altri Governi contraenti il tenore e la data di recezione. La disdetta prende effetto dopo un anno dalla data di notificazione al Segretario generale o alla fine di un periodo più lungo se specificato nella notificazione.

Art. XIII

1. a. Le Nazioni Unite, se assumono la responsabilità dell'amministrazione d'un territorio, o ogni Governo contraente incaricato di garantire rapporti internazionali d'un territorio devono, non appena possibile, procedere a deliberazioni con detto territorio al fine di estendergli l'applicazione della presente Convenzione e possono, in ogni momento, dichiarare, mediante notificazione al Segretario generale, che la Convenzione si estende anche al territorio in questione.
 - b. L'applicazione della presente Convenzione è estesa a ogni territorio designato nella notificazione, a contare dalla data di recezione di quest'ultima o da qualsiasi altra data in essa indicata.
 - c. Le disposizioni dell'articolo VIII della presente Convenzione s'applicano a ogni territorio cui è estesa la Convenzione conformemente al presente articolo. L'espressione «procedure, modalità e documenti» comprende in tal caso le disposizioni in vigore nel territorio in questione.
 - d. La presente Convenzione cessa di essere applicata ad ogni territorio dopo che è trascorso il termine d'un anno dalla data di recezione d'una notificazione indirizzata per tale scopo al Segretario generale o alla fine di un periodo più lungo stabilito nella notificazione.
2. Il Segretario generale notifica a tutti i Governi contraenti l'estensione della presente Convenzione a ogni altro territorio in virtù delle disposizioni del paragrafo 1, e ne specifica ogni volta la data d'applicazione.

Art. XIV

Il Segretario generale comunica a tutti i Governi firmatari della Convenzione, a tutti i Governi contraenti e a tutti i Membri dell'Organizzazione:

- a. l'elenco delle firme apposte alla presente Convenzione e la loro data;
- b. il deposito degli strumenti d'approvazione e d'adesione e la data del deposito;
- c. la data d'entrata in vigore della Convenzione conformemente all'articolo XI;

- d. le notificazioni ricevute conformemente agli articoli XII e XIII così come la loro data;
- e. la convocazione delle conferenze previste negli articoli VII e IX.

Art. XV

La presente Convenzione e l'allegato sono depositi presso il Segretario generale che trasmetterà copie certificate conformi a tutti i Governi firmatari e agli altri Governi che aderiscono alla Convenzione. Non appena la presente Convenzione sarà entrata in vigore il Segretario generale la farà registrare conformemente alle disposizioni dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite⁴.

Art. XVI

La presente Convenzione e l'allegato sono fatti nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti parimenti fede. Sono state fatte le traduzioni ufficiali in spagnolo e russo che sono depositate con i testi originali firmati.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati dai loro Governi, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Londra, il 9 aprile 1965.

Allegato⁵

Capitolo 1

Definizioni e disposizioni generali

A. Definizioni

Per l'applicazione delle disposizioni del presente allegato alle espressioni che seguono sarà dato il significato qui dappresso:

Equipaggiamento della nave. Articoli, diversi dei pezzi di ricambio, che sono trasportati a bordo della nave per essere utilizzati e che sono amovibili ma non consumabili, segnatamente gli accessori come imbarcazioni di salvataggio, materiale di salvataggio, mobili e altri elementi d'equipaggiamento della nave.

Armatore. Il proprietario o l'esercente d'una nave, sia esso una persona fisica o giuridica, come anche qualsiasi persona che agisca in nome del proprietario o dell'esercente.

Autorizzazione di scendere a terra. Autorizzazione concessa a un membro dell'equipaggio di soggiornare a terra durante lo scalo della nave, entro i limiti geografici o i termini stabiliti, all'occorrenza, dai poteri pubblici.

Bagagli accompagnati dei passeggeri. Beni, compresi eventualmente valori monetari, trasportati per conto d'un passeggero sulla nave che egli occupa, siano essi di sua proprietà o no, a condizione che non facciano oggetto d'un contratto di trasporto o d'un altro accordo analogo.

Carico. Qualsiasi bene, merce, oggetto o articolo trasportati a bordo della nave e che non siano posta, provviste di bordo, pezzi di ricambio, equipaggiamento della nave, effetti e merci appartenenti ai membri dell'equipaggio e bagagli accompagnati dei passeggeri.

Documento. Supporto di dati con la registrazione di dati.

Effetti e merci appartenenti ai membri dell'equipaggio. Abbigliamenti, articoli d'uso corrente e tutti gli altri oggetti, compresi eventualmente valori monetari che appartengono ai membri dell'equipaggio e che sono trasportati a bordo della nave.

Ora d'arrivo. Ora in cui una nave si ferma in un porto, ancorata o ormeggiata.

Membro dell'equipaggio. Qualsiasi persona effettivamente assunta per svolgere a bordo, durante un viaggio, lavori interni al funzionamento o al servizio della nave e pertanto iscritta nell'elenco dell'equipaggio.

«Nave in crociera». Nave effettuante un viaggio internazionale e che alloggia a bordo dei passeggeri partecipanti ad un programma collettivo e facente degli scali turistici temporanei, conformemente ad un determinato piano, in uno o più porti. Durante il viaggio la nave non deve per principio:

⁵ Nuovo testo giusta gli emendamenti adottati dalla Svizzera l'8 lug. 1971 (RU 1972 518), dalla Conferenza dei Governi contraenti il 10 nov. 1977 (RU 1978 1567) ed il 5 mar. 1986 (RU 1987 482), dal Comitato per la semplificazione delle formalità il 17 set. 1987 (RU 1989 159) ed il 3 mag. 1990, in vigore per la Svizzera dal 1° set. 1991 (RU 1993 1903).

- a. né imbarcare o sbarcare altri passeggeri;
- b. né caricare o scaricare delle merci.

Passeggero in transito. Passeggero che proviene da un Paese estero a bordo di una nave con l'intenzione di continuare il proprio viaggio verso un altro Paese estero a bordo di una nave o mediante qualsiasi altro mezzo di trasporto.

Pezzi di ricambio della nave. Articoli di riparazione o sostituzione, destinati ad essere eventualmente incorporati nella nave che li trasporta.

Posta. Corrispondenza e altri oggetti affidati da amministrazioni postali e destinati ad essere assegnati ad amministrazioni postali.

Poteri pubblici: Organismi o funzionari in uno Stato, incaricati d'applicare o fare osservare leggi e regolamenti di detto Stato concernenti norme e raccomandazioni contenute nel presente allegato.

Provviste di bordo. Merci da consumare a bordo comprendenti i beni di consumo, le merci da vendere ai passeggeri e ai membri dell'equipaggio, il combustibile e i lubrificanti ma non l'equipaggiamento e i pezzi di ricambio della nave.

Supporto di dati. Supporto destinato a recepire la registrazione di dati.

B. Disposizioni generali

Tenuto conto del paragrafo 2 articolo V della Convenzione, le disposizioni del presente Allegato non impediscono ai poteri pubblici di prendere tutti i provvedimenti adeguati e di chiedere le informazioni suppletive che risultassero necessarie qualora vi fosse sospetto di frode o per risolvere problemi particolari che costituiscono una minaccia grave per l'ordine pubblico, la sicurezza pubblica o la sanità pubblica, quali atti illeciti contro la sicurezza del traffico marittimo e il traffico illecito di stupefacenti e di sostanze psicotrope o per impedire l'introduzione o la propagazione di malattie o di infezioni che aggrediscono il regno animale o vegetale.

1.1. *Norma.* I poteri pubblici chiedono, in ogni caso, soltanto le informazioni indispensabili e ne riducono il numero al minimo.

Se nell'allegato figura un'enumerazione delle informazioni, i poteri pubblici chiedono soltanto quelle che a loro sembrano indispensabili.

1.1.1. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero tenere conto degli effetti che l'applicazione del trattamento automatico dell'informazione e delle tecniche di trasmissione potrebbe esercitare sulla semplificazione delle formalità ed esaminarli in collaborazione con gli armatori e tutte le altre parti interessate.

Occorrerebbe semplificare le attuali prescrizioni in materia d'informazione e le procedure di controllo; al riguardo, dev'essere considerato che è auspicabile assicurare la compatibilità con altri sistemi d'informazione pertinenti.

1.2. *Raccomandazione.* Dato che i documenti possono essere prescritti separatamente e imposti per determinati scopi nel presente allegato, i poteri pubblici, considerato l'interesse delle persone tenute a riempire detti documenti come anche l'oggetto di

questi documenti, dovrebbero prevedere la fusione di più documenti in uno ogniqualvolta ciò sia possibile o ne risultasse una semplificazione considerevole.

1.3. *Raccomandazione.* I provvedimenti e le procedure imposte dai Governi contraenti ai fini della sicurezza o del controllo degli stupefacenti dovrebbero essere efficaci e, qualora fosse possibile, far uso di tecniche d'avanguardia, compreso il trattamento automatico dell'informazione (TAI). Questi provvedimenti e procedure dovrebbero essere applicati in modo da non nuocere alle navi, alle persone e ai beni ivi imbarcati e da non creare ritardi inutili.

Capitolo 2

Entrata, soggiorno nel porto e uscita delle navi

Il presente capitolo concerne le formalità richieste dai poteri pubblici agli armatori per l'entrata, il soggiorno in porto e l'uscita delle navi; ciò non dispensa della presentazione della autorità competenti dei documenti della nave concernenti l'immatricolazione, le dimensioni, la sicurezza, l'equipaggio e altre informazioni.

A. Disposizioni generali

2.1. *Norma.* I poteri pubblici chiedono, all'arrivo o all'uscita delle navi cui si applica la presente Convenzione soltanto i documenti previsti nel presente capitolo.

Tali documenti sono:

- la dichiarazione generale
- la dichiarazione di carico
- la dichiarazione delle provviste di bordo
- la dichiarazione degli effetti e delle merci dell'equipaggio
- la lista dell'equipaggio
- la lista dei passeggeri
- i bollettini prescritti dalla posta nella Convenzione postale universale
- la dichiarazione marittima di salute.

B. Contenuto e oggetto delle carte di bordo

2.2. *Norma.* La dichiarazione generale è il documento fondamentale che fornisce ai pubblici poteri informazioni concernenti la nave all'entrata e all'uscita.

2.2.1. *Raccomandazione.* Il medesimo modulo di dichiarazione generale dovrebbe essere accettato sia all'entrata sia all'uscita.

2.2.2. *Raccomandazione.* Nella dichiarazione generale i poteri pubblici dovrebbero chiedere soltanto le informazioni seguenti:

- nome e descrizione della nave
- nazionalità della nave
- informazioni concernenti l'immatricolazione
- informazioni concernenti la stazza
- nome del capitano
- nome e indirizzo dell'agente della nave
- descrizione sommaria del carico
- numero dei membri dell'equipaggio
- numero dei passeggeri
- informazioni sommarie concernenti il viaggio
- data e ora d'arrivo o data di partenza
- porto d'arrivo o di partenza
- stazionamento della nave del porto.

2.2.3. *Norma.* I poteri pubblici accettano la dichiarazione generale, sia datata e firmata dal capitano, dall'agente della nave o da qualsiasi altra persona debitamente autorizzata dal capitano, sia autenticata in modo giudicato accettabile dal potere pubblico interessato.

2.3. *Norma.* La dichiarazione di carico è il documento fondamentale su cui figurano le informazioni concernenti il carico chieste dai poteri pubblici all'entrata e all'uscita. Tuttavia possono essere chieste separatamente informazioni circa i carichi pericolosi.

2.3.1. *Raccomandazione.* Nella dichiarazione di carico i poteri pubblici dovrebbero chiedere soltanto le informazioni seguenti:

- a. all'arrivo
 - nome e nazionalità della nave
 - nome del capitano
 - porto di provenienza
 - porto in cui è stata allestita la dichiarazione
 - marche e numeri; numero e natura dei colli; qualità e descrizione della merce
 - numero della polizza di carico delle merci destinate a essere sbarcate nel porto in questione
 - porti in cui deve essere sbarcata la merce che resta a bordo
 - primo porto d'imbarco della merce caricata sotto polizza di carico diretta;
- b. alla partenza:
 - nome e nazionalità della nave
 - nome del capitano

- porto di destinazione
- per le merci caricate nel porto in questione: marche e numeri; numero e natura dei colli; qualità e descrizione della merce
- numero delle polizze di carico per le merci imbarcate nel porto in questione.

2.3.2. *Norma.* Per il carico che rimane a bordo, i poteri pubblici non devono chiedere che informazioni sommarie concernenti un minimo di punti essenziali.

2.3.3. *Norma.* I poteri pubblici accettano la dichiarazione di carico, sia datata e firmata dal capitano, dall'agente della nave o da qualsiasi altra persona debitamente autorizzata dal capitano, sia autentica in modo giudicato accettabile dal potere pubblico interessato.

2.3.4. *Norma.* Invece della dichiarazione di carico i poteri pubblici accettano un esemplare del manifesto della nave a condizione che contenga almeno le informazioni giuste la raccomandazione 2.3.1. e la norma 2.3.2. e sia firmato o autenticato e datato come previsto nella norma 2.3.3.

2.3.4.1. *Raccomandazione.* A titolo di variante della norma 2.3.4., i poteri pubblici possono accettare un esemplare del documento di trasporto firmato o autenticato come previsto nella norma 2.3.3. o una copia certificata conforme, se la varietà e il numero delle merci enumerate lo consentono e se le informazioni di cui nella raccomandazione 2.3.1. e nella norma 2.3.2. non figuranti sulle copie in questione sono altrimenti fornite e debitamente certificate.

2.3.5. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero ammettere che i colli non menzionati nel manifesto, in possesso del capitano, non siano iscritti nella dichiarazione di carico a condizione che le informazioni inerenti ad essi siano date separatamente.

2.4. *Norma.* La dichiarazione sulle provviste di bordo è il documento fondamentale su cui figurano le informazioni inerenti alle provviste di bordo chieste dai poteri pubblici all'entrata e all'uscita.

2.4.1. *Norma.* I poteri pubblici accettano la dichiarazione sulle provviste di bordo, sia datata e firmata dal capitano o da un ufficiale di bordo debitamente autorizzato dal capitano e personalmente a conoscenza di dette provviste, sia autenticata in modo giudicato accettabile dal potere pubblico interessato.

2.5. *Norma.* La dichiarazione degli effetti e delle merci dell'equipaggio è il documento fondamentale su cui figurano le informazioni chieste in proposito dai poteri pubblici. Essa non è chiesta all'uscita.

2.5.1. *Norma.* I poteri pubblici accettano la dichiarazione degli effetti e delle merci dell'equipaggio, sia datata e firmata dal capitano della nave o da un altro ufficiale di bordo debitamente autorizzato dal capitano, sia autenticata in modo giudicato accettabile dal potere pubblico interessato. I poteri pubblici possono parimente chiedere che ciascun membro dell'equipaggio apponga la propria firma o, nell'impossibilità, il proprio contrassegno, nel punto della dichiarazione inerente ai propri effetti e merci.

2.5.2. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero esigere le informazioni concernenti gli effetti e le merci dell'equipaggio soltanto se sono passibili di dazi o se sottoposti a divieti o restrizioni.

2.6. *Norma.* La lista dell'equipaggio è il documento fondamentale che dà ai poteri pubblici le informazioni concernenti l'equipaggio, il numero dei membri, la composizione sia all'entrata sia all'uscita.

2.6.1. *Norma.* Nella lista dell'equipaggio, i poteri pubblici chiedono unicamente le informazioni seguenti:

- nome e nazionalità della nave
- cognome
- nomi
- nazionalità
- grado o funzione
- data e luogo di nascita
- natura e numero del documento d'identità
- porto e data d'arrivo
- proveniente da.

2.6.2 *Norma.* I poteri pubblici accettano la lista dell'equipaggio, sia datata e firmata dal capitano o da un altro ufficiale di bordo debitamente autorizzato dal capitano, sia autentica in modo giudicato accettabile dal potere pubblico interessato.

2.6.3. *Norma.* I poteri pubblici non esigono normalmente che la lista dell'equipaggio venga presentata ad ogni scalo qualora la nave assicuri una linea regolare e attracchi nel medesimo porto almeno una volta ogni quindici giorni e la composizione dell'equipaggio non sia stata modificata. In tal caso, è presentata, in modo giudicato accettabile dai poteri pubblici interessati, una dichiarazione accertante che non sono state operate modificazioni.

2.6.4. *Raccomandazione.* Nelle circostanze previste nella norma 2.6.3, ma qualora la composizione dell'equipaggio abbia subito lievi modificazioni, i poteri pubblici non dovrebbero normalmente esigere la presentazione di una nuova lista completa dell'equipaggio, ma dovrebbero accettare una lista con l'indicazione delle modificazioni operate.

2.7. *Norma.* La lista dei passeggeri è il documento fondamentale che fornisce ai poteri pubblici le informazioni inerenti ai passeggeri all'entrata e all'uscita della nave.

2.7.1. *Raccomandazione.* I poteri non dovrebbero chiedere la lista dei passeggeri qualora si tratti di brevi traversate o di servizi misti nave/ferrovia fra Paesi vicini.

2.7.2. *Raccomandazione.* I poteri pubblici non dovrebbero più chiedere delle carte di sbarco o d'imbarco per i passeggeri che sono già iscritti nella lista. Tuttavia, i poteri pubblici, per motivi speciali che costituiscono un pericolo serio per l'igiene pubblica, possono chiedere a una persona che effettui un viaggio internazionale di indicare, per scritto all'arrivo il proprio indirizzo e luogo di destinazione.

2.7.3. *Raccomandazione.* Nella lista dei passeggeri i poteri pubblici dovrebbero chiedere soltanto le informazioni seguenti:

- nome e nazionalità della nave
- cognome
- nomi
- nazionalità
- data di nascita
- luogo di nascita
- porto d'imbarco
- porto di sbarco
- porto e data dell'entrata della nave.

2.7.4. *Raccomandazione.* La lista allestita dalla compagnia per il proprio uso dovrebbe essere accettata in luogo della lista dei passeggeri sempreché contenga almeno le informazioni previste nella raccomandazione 2.7.3 e sia datata e firmata o autenticata conformemente alla norma 2.7.5.

2.7.5. *Norma.* I poteri pubblici accettano la lista dei passeggeri, sia datata e firmata dal capitano, dall'agente della nave o da qualsiasi altra persona debitamente autorizzata del capitano, sia autenticata in modo giudicato accettabile dal potere pubblico interessato.

2.7.6. *Norma.* I poteri pubblici devono vigilare a che gli armatori gli notifichino all'arrivo la presenza di ogni passeggero clandestino scoperto a bordo.

2.7.6.1. *Raccomandazione.* Se un passeggero clandestino è in possesso di documenti insufficienti, i poteri pubblici dovrebbero, qualora fosse possibile e compatibile con la legislazione nazionale e le esigenze di sicurezza, redigere una lettera di accompagnamento con allegata una fotografia del clandestino e ogni altra informazione utile. Detta lettera, che autorizza il rientro del clandestino al porto di origine mediante qualsiasi mezzo di trasporto e che specifica qualsiasi altra condizione imposta dai poteri pubblici, dovrebbe essere consegnata all'armatore o al capitano della nave incaricato del trasferimento del passeggero clandestino. Essa deve inoltre contenere le informazioni sollecitate dai servizi competenti dei punti di transito e del punto d'imbarco iniziale.

Nota:

La presente raccomandazione non mira ad impedire ai poteri pubblici di sottoporre il passeggero clandestino ad ulteriore interrogatorio in vista di un'eventuale azione penale e/o espulsione. Analogamente nessuna disposizione della presente raccomandazione deve essere interpretata nel senso che si opponga alle disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite del 28 luglio 1951 sullo statuto dei rifugiati, che tratta del divieto di espellere o di respingere un rifugiato.

2.8. *Norma.* Sia all'entrata sia all'uscita d'una nave, i poteri pubblici esigono, in quanto alla posta, unicamente la dichiarazione scritta giusta la Convenzione postale universale.

2.9. *Norma.* La dichiarazione sanitaria marittima è il documento fondamentale che fornisce all'autorità sanitaria portuale tutte le informazioni concernenti lo stato sanitario a bordo della nave durante la traversata e all'atto dell'entrata nel porto.

C. Documenti d'entrata

2.10. *Norma.* All'entrata d'una nave in porto, i poteri pubblici non esigono più di:

- 5 esemplari della dichiarazione generale
- 4 esemplari della dichiarazione di carico
- 4 esemplari della dichiarazione sulle provviste di bordo
- 2 esemplari della dichiarazione degli effetti e delle merci dell'equipaggio
- 4 esemplari della lista dell'equipaggio
- 4 esemplari della lista dei passeggeri
- 1 esemplare della dichiarazione sanitaria marittima.

D. Documenti d'uscita

2.11. *Norma.* All'uscita d'una nave, i poteri pubblici non esigono più di:

- 5 esemplari della dichiarazione generale
- 4 esemplari della dichiarazione di carico
- 3 esemplari della dichiarazione sulle provviste di bordo
- 2 esemplari della lista dell'equipaggio
- 2 esemplari della lista dei passeggeri.

2.11.1. *Norma.* Per il carico che è stato dichiarato all'entrata e che è rimasto a bordo non deve più essere chiesta all'uscita la dichiarazione di carico.

2.11.2. *Raccomandazione.* I poteri pubblici non dovrebbero chiedere la dichiarazione separata delle provviste di bordo, delle provviste che sono state dichiarate all'arrivo e di quelle imbarcate nel porto e coperte da un altro documento doganale presentato in detto porto.

2.11.3. *Norma.* Se i poteri pubblici chiedono informazioni concernenti l'equipaggio all'uscita, l'esemplare della lista d'equipaggio presenta all'arrivo è accettata all'uscita ma deve contenere tutte le modificazioni apportate al numero o alla composizione dell'equipaggio o precisare che non è avvenuta nessuna modificazione.

E. Misure intese ad agevolare lo svolgimento delle formalità concernenti il carico, i passeggeri, l'equipaggio e i bagagli

2.12. *Raccomandazione.* I poteri pubblici, con il concorso degli armatori e delle autorità portuali, dovrebbero vigilare affinché la durata di immobilizzazione nei porti sia ridotta al minimo e prevedere per tale scopo disposizioni che consentano

uno svolgimento soddisfacente delle operazioni. Essi dovrebbero inoltre riesaminare frequentemente tutti i provvedimenti inerenti all'entrata e all'uscita delle navi, comprese le disposizioni concernenti lo sbarco, l'imbarco, il carico, lo scarico e la manutenzione corrente come anche le opportune misure di sicurezza. Essi dovrebbero parimenti prendere disposizioni che consentano di svolgere, per quanto possibile, le formalità di entrata e di uscita delle navi da carico nonché del carico medesimo nell'apposita zona di carico e di scarico.

2.12.1. *Raccomandazione.* I poteri pubblici, con il concorso degli armatori e delle autorità portuali, dovrebbero vigilare affinché siano presi provvedimenti soddisfacenti per lo svolgimento delle diverse operazioni in modo da semplificare ed agevolare la manutenzione e le modalità di sdoganamento delle merci. Tali operazioni dovrebbero interessare tutte le operazioni dal momento dell'arrivo delle navi alla banchina del porto: scarico, autorizzazione dei poteri pubblici e, ove necessario, deposito o rispedizione. Tra il magazzino e la zona dei poteri pubblici, da situare possibilmente nelle vicinanze della banchina, dovrebbe esservi un accesso comodo e diretto; apparecchi di convogliamento dovrebbero essere installati ovunque sia possibile.

2.12.2. *Raccomandazione.* I Governi contraenti dovrebbero agevolare l'ammissione temporanea di materiale specializzato per il trasbordo del carico, stazionato a bordo della nave in arrivo e utilizzato a terra, nei porti di scalo, durante le operazioni di carico, scarico e manutenzione del carico.

2.12.3. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero incoraggiare i proprietari e/o gli amministratori portuali e dei magazzini merci a prevedere impianti speciali di deposito di merci per cui esiste un elevato rischio di furto e a proteggere le zone in cui tali merci devono essere depositate, temporaneamente o per periodi prolungati, prima di essere rispediti o consegnate localmente, in modo che non siano accessibili a persone non autorizzate

2.12.4. *Norma.* Sempre che ciò risulti conforme alle rispettive legislazioni i poteri pubblici devono autorizzare l'importazione temporanea di contenitori e di palette, senza esigere il pagamento di dazi e altre tasse doganali e facilitare il loro impiego nel traffico marittimo.

2.12.5. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero prevedere nelle proprie legislazioni, menzionate alla norma 2.12.3. disposizioni intesi ad accettare una semplice dichiarazione secondo cui i contenitori e le palette che sono importati temporaneamente saranno riesportati entro i termini stabiliti dallo Stato interessato.

2.12.6. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero consentire che i contenitori e le palette che entrano nel territorio di uno Stato in virtù delle disposizioni della norma 2.12.3. possano lasciare i limiti del porto di destinazione per consentire lo sdoganamento delle merci importate e/o il carico delle merci destinate all'esportazione, semplificando le procedure di controllo e riducendo al minimo i documenti.

F. Scali successivi in due o più porti d'uno stesso Paese

2.13. *Raccomandazione.* Considerate le formalità che una nave deve svolgere all'entrata di un porto in occasione del primo scalo in uno Stato, le formalità e i documenti chiesti dai poteri pubblici per ogni ulteriore scalo in detto Paese, fatto senza altri scali intermediari in altri Paesi, dovrebbero essere ridotti al minimo.

G. Allestimento di documenti

2.14. *Raccomandazione.* Per quanto sia possibile i poteri pubblici dovrebbero accettare i documenti di cui nel presente allegato salvo quelli menzionati nella norma 3.7. indipendentemente dalla lingua in cui essi sono compilati. Resta però inteso che può essere chiesta una traduzione scritta od orale in una lingua ufficiale del Paese o dell'Organizzazione, se i poteri pubblici lo ritengano necessario.

2.15. *Norma.* I poteri pubblici accettano ogni informazione comunicata in modo visibile e comprensibile, inclusi i documenti manoscritti con inchiostro o matita indelebile, oppure allestiti mediante tecniche di trattamento automatico dell'informazione.

2.15.1. *Norma.* Se è richiesta la firma, i poteri pubblici l'accettano manoscritta, stampata in facsimile, applicata per perforazione o timbro, in forma di simbolo ovvero mediante qualsiasi altro ausilio meccanico o elettrico, se il procedimento non è incompatibile con le leggi nazionali. Il potere pubblico interessato deve giudicare accettabile l'autenticazione di informazioni fornite mediante supporti diversi dalla carta.

2.16. *Norma.* I poteri pubblici del porto d'entrata, di scarico o di transito non chiedono che uno qualsiasi dei documenti concernenti la nave, il carico, le provviste di bordo, i passeggeri o l'equipaggio, menzionati nel presente capitolo, sia legalizzato, controllato o autenticato da uno dei loro rappresentanti all'estero o debba essere dapprima sottoposto a quest'ultimo. Questa disposizione non nega loro il diritto di chiedere che il passaporto o un altro documento d'identità d'un passeggero o d'un membro dell'equipaggio debba essere presentato per il visto o altra formalità analoga.

H. Misure particolari di semplificazione delle formalità in favore di navi facenti scalo in porti per sbarcare membri dell'equipaggio, passeggeri o altre persone ammalati o feriti, bisognosi di un trattamento medico urgente

2.17. *Norma* I poteri pubblici richiedono la collaborazione degli armatori affinché i capitani delle navi internazionate a fare scali in porti al sol fine di sbarcare membri dell'equipaggio, passeggeri o altre persone ammalati o feriti, bisognosi di cure mediche urgenti, abbiano ad avvertire i poteri pubblici col maggior anticipo possibile, fornendo i migliori ragguagli circa la malattia o le ferite come anche l'identità e lo stato delle persone.

2.18. *Norma.* I poteri pubblici informano per radio ogni volta che è possibile, altrimenti mediante i mezzi più rapidi disponibili, il capitano, prima dell'arrivo della nave, circa i documenti da fornire e la procedura da seguire per sbarcare rapidamente gli ammalati e i feriti e per ottenere senza indugio il congedo della nave.

2.19. *Norma.* Per quanto concerne le navi facenti scalo in porti a tal fine e intenzionate a riprendere immediatamente il mare, i poteri pubblici accordano una priorità d'approntamento se lo stato della persona malata e lo stato del mare non consentono uno sbarco in piena sicurezza nella rada o nelle vicinanze del porto.

2.20. *Norma.* Per quanto concerne le navi facenti scalo in porti a tal fine e intenzionate a riprendere immediatamente il mare, i poteri pubblici non esigono normalmente i documenti menzionati nella norma 2.1, eccettuata la dichiarazione marittima di salute e la dichiarazione generale se quest'ultima è indispensabile.

2.21. *Norma.* Se i poteri pubblici esigono la presentazione della dichiarazione generale, il documento non deve contenere altre informazioni se non quelle indicate nella raccomandazione 2.2.2. e deve, ogni volta che è possibile, recarne di meno.

2.22. *Norma.* Se i poteri pubblici applicano provvedimenti di controllo all'arrivo di una nave prima dello sbarco di persone malate o di ferite, il trattamento medico d'urgenza e le misure destinate a proteggere la salute pubblica sono prioritari su tali misure di controllo.

2.23. *Norma.* Quando devono essere forniti garanzie o impegni per quanto concerne il pagamento di spese di trattamento o in definitiva di trasporto o di rimpatrio delle persone interessate, il trattamento medico non deve essere né aggiornato né ritardato finché sono ottenute le garanzie o gli impegni.

2.24. *Norma.* Il trattamento medico d'urgenza e i provvedimenti destinati a proteggere la salute pubblica sono prioritari su tutte le misure di controllo applicabili da parte dei poteri pubblici alle persone malate o ai feriti che sono sbarcati.

Capitolo 3

Arrivo e partenza di persone

Il presente capitolo concerne le disposizioni inerenti alle formalità chieste dai poteri pubblici per l'equipaggio e i passeggeri all'entrata e all'uscita d'una nave.

A. Condizioni e formalità d'arrivo e di partenza

3.1. *Norma.* Un passaporto valido costituisce il documento fondamentale che fornisce ai poteri pubblici, all'entrata o all'uscita d'una nave, le informazioni concernenti i passeggeri.

3.1.1. *Raccomandazione.* I Governi contraenti dovrebbero, per quanto possibile, convenire mediante accordo bilaterale o multilaterale l'accettazione di documenti ufficiali d'identità in luogo e vece del passaporto.

3.2. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero prendere disposizioni in virtù delle quali i passaporti dei passeggeri o gli altri documenti di identità validi vengano

controllati un'unica volta dalle autorità d'immigrazione, all'arrivo e alla partenza. La presentazione dei passaporti o di altri documenti d'identità validi può, inoltre, essere chiesta per identificazione o controllo durante le formalità doganali o altre modalità all'atto della partenza o dell'arrivo.

3.3. *Raccomandazione.* Dopo presentazione dei passaporti o di documenti d'identità che ne facciano le veci i poteri pubblici dovrebbero restituire immediatamente, a verifica avvenuta, tali documenti e non trattenerli per controlli suppletivi a meno che un ostacolo qualsiasi si opponga all'ammissione d'un passeggero sul territorio.

3.4. *Raccomandazione.* I poteri pubblici non dovrebbero chiedere ai passeggeri all'atto dell'imbarco o dello sbarco o ancora agli armatori che agiscono in nome di quest'ultimi, informazioni scritte diverse da quelle che figurano nei passaporti o nei documenti d'identità che ne fanno le veci a meno che tali informazioni siano necessarie per completare i documenti menzionati nel presente allegato.

3.5. *Raccomandazione.* I poteri pubblici che chiedono ai passeggeri, all'atto dell'imbarco o dello sbarco, informazioni suppletive scritte che non sono destinate a completare i documenti menzionati nel presente allegato, dovrebbero limitare tali informazioni, per una più ampia identificazione dei passeggeri, alle menzioni elencate nella raccomandazione 3.6. (carta d'imbarco o di sbarco). I poteri pubblici dovrebbero accettare la carta d'imbarco o di sbarco compilata dal passeggero senza chiedere che quest'ultima sia compilata e controllata dall'armatore. La carta dovrebbe essere compilata in calligrafia corsiva, leggibile, a meno che non sia specificato nel modulo di usare i caratteri maiuscoli.

Ogni passeggero dovrebbe compilare un solo esemplare della carta di imbarco o di sbarco. All'occorrenza, eventuali duplicati possono essere ottenuti mediante ricalco.

3.6. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero chiedere soltanto le informazioni seguenti nella carta d'imbarco o di sbarco:

- Cognome
- nomi
- nazionalità
- numero del passaporto o altro documento d'identità ufficiale
- data di nascita
- luogo di nascita
- professione
- porto d'imbarco o di sbarco
- sesso
- indirizzo nel luogo di destinazione
- firma.

3.7. *Norma.* Nel caso in cui le persone che si trovano a bordo dovessero fornire la prova di essere state immunizzate contro il colera, la febbre gialla o il vaiolo, i poteri

pubblici accettano il certificato internazionale di vaccinazione o di rivaccinazione nella forma prevista dal Regolamento sanitario internazionale.

3.8. *raccomandazione.* la visita medica delle persone che si trovano a bordo d'una nave o che sbarcano devono essere, di regola, limitate a quelle che provengono da regione colpita da malattie quarantenarie, durante il periodo d'incubazione della malattia in questione (come previsto nel Regolamento sanitario internazionale). Tuttavia, le persone in questione possono essere sottoposte a una visita medica suppletiva conformemente al Regolamento sanitario internazionale.

3.9. *Raccomandazione.* Di regola, i poteri pubblici dovrebbero effettuare soltanto il controllo doganale saltuario o selettivo dei bagagli che accompagnano i passeggeri all'atto dell'entrata. Per quanto possibile, non dovrebbe essere chiesta nessuna dichiarazione scritta per i bagagli accompagnati dai passeggeri.

3.9.1. *Raccomandazione.* Ogniqualvolta sia possibile i poteri pubblici dovrebbero sopprimere le formalità di controllo dei bagagli appresso dei passeggeri alla partenza, tenuto debitamente conto della possibilità di dover imporre misure di sicurezza appropriate.

3.9.2. *Raccomandazione.* Se il controllo dei bagagli accompagnati dai passeggeri all'uscita non può essere interamente evitato, quest'ultimo dovrebbe essere effettuato mediante sondaggi o controlli selettivi.

3.10. *Norma.* Un documento d'identità valido di gente di mare o un passaporto costituisce il documento fondamentale che fornisce ai poteri pubblici, all'entrata e all'uscita d'una nave, le informazioni concernenti i singoli membri dell'equipaggio.

3.10.1. *Norma.* Nel documento d'identità della gente di mare, i poteri pubblici possono chiedere soltanto le informazioni seguenti:

- cognome
- nomi
- luogo e data di nascita
- nazionalità
- segnalamento
- fotografia (certificata)
- firma
- data di scadenza (se necessario)
- autorità che ha rilasciato il documento.

3.10.2. *Norma.* Se un marinaio deve recarsi in un Paese o lasciarlo in qualità di passeggero mediante un mezzo qualsiasi di trasporto:

- a. per recarsi alla sua nave o su un'altra nave;
- b. per transitare e recarsi sulla propria nave in un altro Paese o ritornare nel proprio Paese o per qualsiasi altro scopo approvato delle autorità del Paese in questione,

i poteri pubblici accettano in vece del passaporto il documento d'identità di gente di mare se quest'ultimo è valido e dà garanzia che il titolare è riammesso nel Paese che l'ha rilasciato.

3.10.3. *Raccomandazione.* I poteri pubblici non dovrebbero di regola chiedere dai membri dell'equipaggio documenti individuali d'identità né informazioni suppletivi a quelle figuranti nella lista d'equipaggio per completare il documento d'identità di gente di mare.

B. Provvedimenti intesi ad agevolare lo svolgimento delle formalità concernenti il carico, i passeggeri, l'equipaggio e i bagagli

3.11. *Raccomandazione.* I poteri pubblici, con il concorso degli armatori e delle autorità portuali, dovrebbero adottare disposizioni per accelerare le formalità per i passeggeri, l'equipaggio e i bagagli e prevedere per tale scopo personale e impianti sufficienti, badando in particolare ai dispositivi di carico, scarico e inoltro dei bagagli (compresa l'utilizzazione di sistemi meccanici) nonché ai punti in cui i passeggeri rischiano di cumulare maggiore ritardo. Dovrebbero inoltre essere prese disposizioni per consentire, all'occorrenza, una circolazione al riparo fra la nave e il posto di controllo dei passeggeri o dell'equipaggio. Queste disposizioni e impianti dovrebbero essere abbastanza flessibili e gestiti in modo da soddisfare il rafforzamento delle misure di sicurezza in caso di seria minaccia.

3.11.1. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero:

- a) con il concorso degli armatori e delle autorità portuali, adottare i provvedimenti necessari quali:
 - i) metodo di convogliamento individuale e continuato dei passeggeri e dei bagagli;
 - ii) sistemi che consentano ai passeggeri di identificare e ritirare rapidamente i bagagli e registrarli non appena questi ultimi siano stati collocati nei luoghi di ritiro;
 - iii) assicurarsi che esistano impianti e servizi idonei ai passeggeri anziani e agli handicappati;
- b) vigilare affinché le autorità portuali adottino disposizioni per:
 - i) agevolare l'accesso ai mezzi di trasporto locali dei passeggeri e bagagli;
 - ii) rendere facilmente accessibili e il più vicino possibile gli uni agli altri i locali nei quali l'equipaggio potrebbe effettuare controlli.

3.11.2. *Raccomandazione.* Dovrebbero essere adottati provvedimenti affinché tutte le informazioni relative ai trasporti e alla sicurezza siano facilmente accessibili ai non udenti e ai non vedenti.

3.11.3. *Raccomandazione.* Nelle immediate vicinanze degli ingressi principali delle stazioni marittime, dovrebbero essere predisposte ad essere chiaramente indicate mediante un'adeguata segnaletica aree di sosta o di accoglimento dei passeggeri anziani o handicappati. I tragitti di accesso dovrebbero essere liberi da ostacoli.

3.11.4. *Raccomandazione.* Qualora l'accesso ai trasporti pubblici fosse limitato, ci si dovrebbe adoperare per offrire servizi di trasporto di superfici accessibili e a prezzi ragionevoli adeguando i servizi esistenti o quelli previsti oppure offrendo servizi di trasporto speciali ai viaggiatori affetti da incapacità motoria.

3.11.5. *Raccomandazione.* Dovrebbero essere previsti adeguati impianti nelle stazioni marittime o a bordo delle navi, secondo le necessità, per consentire l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri anziani o handicappati.

3.12. *Norma.* I poteri pubblici devono esigere dagli armatori che chiedano al personale di bordo di prendere tutte le disposizioni per aiutare al compimento rapido delle formalità d'arrivo concernenti passeggeri ed equipaggio. Tali disposizioni possono consistere nel:

- a. inviare ai poteri pubblici un messaggio che indica l'ora prevista per l'arrivo e tutte le informazioni concernenti le modificazioni d'orario, comprese quelle dell'itinerario se tali informazioni pregiudicano le formalità di controllo;
- b. preparare i documenti di bordo, per rendere possibile un esame rapido;
- c. preparare le passerelle e gli altri mezzi d'accostaggio quando la nave si reca alla banchina o si prepara all'ancoraggio;
- d. organizzare rapidamente un raduno ordinato di tutte le persone di bordo, provviste dei documenti necessari, segnatamente liberando dai propri compiti essenziali i membri dell'equipaggio nella sala delle macchine e altrove.

3.13. *Raccomandazione.* Il o i cognomi devono essere iscritti per primi nei documenti concernenti i passeggeri e l'equipaggio; se è indicato il nome dei genitori, quello del padre precedere. Per le donne coniugate che indicano anche il nome da nubile, quest'ultimo segue quello del marito.

3.14. *Norma.* I poteri pubblici devono procedere senza ritardo ingiustificato al controllo dei passeggeri e dell'equipaggio se tale controllo è necessario per ammetterli sul territorio dello Stato in questione.

3.15. *Norma.* I poteri pubblici non devono infliggere sanzioni agli armatori qualora ritengano che i documenti presentati da un passeggero siano insufficienti o che un passeggero non possa essere ammesso per tale motivo nel territorio dello Stato in questione.

3.15.1. *Norma.* I poteri pubblici devono invitare gli armatori a prendere tutte le disposizioni utili affinché i passeggeri possano disporre dei documenti necessari chiesti dai Governi contraenti.

3.15.2. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero utilizzare oppure se il problema non rientra nella loro legislazione dovrebbero raccomandare alle Parti interessate di impiegare, nelle stazioni marittime a bordo di navi, i segnali e i simboli normalizzati a livello internazionale, approntati o adottati dall'Organizzazione in collaborazione con altre organizzazioni internazionali competenti, e che dovrebbero, per quanto possibile, essere comuni a tutti i modi di trasporto, onde sia agevolato e accelerato il traffico marittimo internazionale.

C. Conferimento di facilitazione alle navi in crociera e ai loro passeggeri

3.16.1. *Norma.* I poteri pubblici devono accordare per radio la libera pratica ad una nave in crociera se, tenuto conto delle informazioni fornite dalla stessa prima dell'entrata nel porto, l'autorità sanitaria del previsto porto di destinazione giudica che l'entrata della nave non implica il rischio d'introdurre o di diffondere una malattia quarantenaria.

3.16.2. *Norma.* La dichiarazione generale, la lista dei passeggeri e la lista dell'equipaggio di una nave in crociera non deve essere richiesta che nel primo e nell'ultimo porto di scalo di un Paese, se le condizioni del viaggio non sono mutate nel frattempo.

3.16.3. *Norma.* La dichiarazione sulle provviste di bordo e la dichiarazione degli effetti e delle merci dell'equipaggio di una nave in crociera non devono essere richieste che nel primo porto di scalo di un Paese.

3.16.4. *Norma.* I passeggeri in crociera devono sempre rimanere in possesso del loro passaporto o d'altri documenti ufficiali d'identità.

3.16.5. *Raccomandazione.* I passeggeri in crociera non dovrebbero essere tenuti ad ottenere un visto se la loro nave effettua nel porto uno scalo della durata inferiore alle 72 ore, tranne in condizioni particolari definite dai poteri pubblici interessati.

Osservazione:

Ai termini della presente raccomandazione, ogni Stato contraente può rilasciare a questo genere di passeggeri, o accettare dagli stessi, al loro arrivo, un modulo attestante la loro autorizzazione ad entrare sul suo territorio.

3.16.6. *Norma.* I passeggeri in crociera non devono essere ritardati inutilmente per motivi d'applicazione delle misure di controllo da parte poteri pubblici.

3.16.7. *Norma.* In linea di massima i servizi pubblici responsabili del controllo dell'immigrazione non devono interrogare i passeggeri in crociera, salvo che per motivi di sicurezza e di verifica dell'identità e ammissibilità.

3.16.8. *Norma.* Se una nave in crociera tocca successivamente diversi porti di uno stesso Paese, i passeggeri non devono di regola essere sottoposti a delle formalità da parte dei poteri pubblici che al primo e all'ultimo porto.

3.16.9. *Raccomandazione.* Per accelerare lo sbarco, o passeggeri in crociera dovrebbero, per quanto possibile, subire le formalità d'entrata a bordo della nave e prima dell'arrivo nel luogo di sbarco.

3.16.10. *Raccomandazione.* I passeggeri in crociera che sbarcano in un porto e raggiungono la loro nave in un altro porto del medesimo Paese dovrebbero beneficiare delle identiche facilitazioni di quelli che sbarcano e raggiungono la loro nave nello stesso porto.

3.16.11. *Raccomandazione.* La dichiarazione sanitaria marittima dovrebbe essere l'unica formalità sanitaria imposta ai passeggeri in crociera.

3.16.12. *Norma.* Durante la sosta della nave nel porto, le provviste di bordo esenti da diritti doganali restano a disposizione dei passeggeri in crociera.

3.16.13. *Norma*. I passeggeri in crociera non devono essere tenuti a presentare una dichiarazione scritta alle dogane.

3.16.14. *Raccomandazione*. I passeggeri in crociera non dovrebbero essere sottoposti ad un controllo delle divise.

3.16.15. *Norma*. Non devono essere richieste le carte d'imbarco o di sbarco dei passeggeri in crociera.

3.16.16. *Raccomandazione*. Salvo quando il controllo dei passeggeri si effettua unicamente sulla base della lista dei passeggeri, i poteri pubblici non dovrebbero esigere che le informazioni seguenti siano indicate sulla lista dei passeggeri:

Nazionalità (colonna 6)

Data e luogo di nascita (colonna 7)

Porto d'imbarco (colonna 8)

Porto di sbarco (colonna 9)

D. Misure particolari d'agevolazione delle formalità per i passeggeri in transito

3.17.1. *Norma*. Fatti salvi i motivi di sicurezza, un passeggero in transito che rimane a bordo della nave su cui è arrivato e riparte a bordo di tale nave non soggiace in linea di massima ai controlli abituali dei poteri pubblici.

3.17.2. *Raccomandazione*. Un passeggero in transito dovrebbe essere autorizzato a conservare il proprio passaporto o qualsiasi altro documento d'identità.

3.17.3. *Raccomandazione*. Un passeggero in transito dovrebbe essere dispensato dalla compilazione di una carta di sbarco/imbarco.

3.17.4. *Raccomandazione*. Un passeggero in transito che continua il proprio viaggio a partire dal medesimo porto e a bordo della stessa nave dovrebbe per norma essere autorizzato, ove lo desidera, a scendere a terra per una durata limitata durante lo scalo della nave nel porto.

3.17.5. *Raccomandazione*. Un passeggero in transito che continua il viaggio a partire dallo stesso porto e a bordo della stessa nave dovrebbe essere dispensato da visti, salvo i casi specifici previsti dai poteri pubblici interessati.

3.17.6. *Raccomandazione*. Un passeggero in transito che continua il viaggio a partire dal medesimo porto e a bordo della medesima nave dovrebbe essere normalmente dispensato dal fornire una dichiarazione doganale scritta.

3.17.7. *Raccomandazione*. Un passeggero in transito che lascia la nave in un porto e si imbarca a bordo della stessa nave in un altro porto dello stesso Paese dovrebbe beneficiare delle medesime agevolazioni come un passeggero che arriva e riparte a bordo della stessa nave nel medesimo porto.

E. Misure d'agevolazione delle formalità per le navi impiegate a scopi scientifici

3.18. *Raccomandazione.* Una nave usata a fini scientifici trasporta a bordo il personale impiegato nella missione scientifica oggetto del viaggio. Il personale in tal modo identificato dovrebbe beneficiare di agevolazioni almeno uguali a quelle accordate ai membri dell'equipaggio della nave.

F. Altre misure per agevolare le formalità richieste a stranieri appartenenti all'equipaggio delle navi effettuanti viaggi internazionali – autorizzazione di scendere a terra

3.19. *Norma.* Gli stranieri membri dell'equipaggio sono autorizzati dai poteri pubblici a rendersi a terra durante lo scalo della propria nave a condizione che siano ultimate le formalità di entrata della nave e che i poteri pubblici non debbano rifiutare l'autorizzazione di scendere a terra per ragione di salute pubblica, di sicurezza o di ordine pubblico.

3.19.1. *Norma.* I membri dell'equipaggio non devono ottenere un visto per essere autorizzati a scendere a terra.

3.19.2. *Raccomandazione.* I membri dell'equipaggio non dovrebbero normalmente essere sottoposti a verifiche individuali prima di lasciare la nave o risalire a bordo.

3.19.3. *Norma.* I membri dell'equipaggio non devono essere muniti di un documento speciale, come un lasciapassare, per essere autorizzati a scendere a terra.

3.19.4. *Raccomandazione.* Se i membri dell'equipaggio devono recar seco documenti d'identità quando scendono a terra, tali documenti dovrebbero essere ristretti a quelli enunciati alla norma 3.10.

Capitolo 4

Igiene servizio medico e quarantena servizi veterinari e fitosanitari

4.1. *Norma.* I poteri pubblici di uno Stato che non partecipa al regolamento sanitario internazionale devono sforzarsi d'applicare le disposizioni di questo regolamento ai trasporti marittimi internazionali.

4.2. *Raccomandazione.* I Governi contraenti che hanno interessi comuni in quanto alle condizioni sanitarie, geografiche, sociali ed economiche dovrebbero concludere accordi speciali giusta l'articolo 98 del Regolamento sanitario internazionale, se detti accordi agevolano l'applicazione di quest'ultimo.

4.3. *Raccomandazione.* Se per la spedizione di taluni animali o piante o prodotti di essi, sono chiesti certificati sanitari o altri documenti analoghi, quest'ultimi dovrebbero essere semplici ed essere oggetto di una larga diffusione; i Governi contraenti dovrebbero collaborare per normalizzare tali documenti.

4.4. *Raccomandazione.* Ogniqualvolta sia possibile, i poteri pubblici dovrebbero concedere la libera pratica mediante radio a una nave se, considerate le informazioni da esse fornite prima di entrate nel porto, l'autorità sanitaria di quest'ultimo ritiene

che l'entrata in porto della nave non rischia di introdurre o diffondere una malattia quarantenaria. Le autorità sanitarie dovrebbero, per quanto possibile, essere autorizzate a salire a bordo prima che la nave entri nel porto.

4.4.1. *Norma.* I poteri pubblici devono sforzarsi di ottenere la cooperazione degli armatori affinché essi si conformino a qualsiasi domanda secondo cui una malattia a bordo di una nave debba essere segnalata, senza indugio, mediante radio all'autorità sanitaria del posto di destinazione onde sia agevolato l'invio del personale medico specializzato e di materiale necessario per le formalità sanitarie all'arrivo.

4.5. *Norma.* I poteri pubblici devono prendere disposizioni affinché tutte le agenzie di viaggio o gli altri organismi possano dare ai passeggeri in tempo utile la lista delle vaccinazioni chieste dai poteri pubblici del Paese in causa come anche i moduli dei certificati di vaccinazione conformi al regolamento sanitario internazionale. I poteri pubblici devono prendere tutti i provvedimenti auspicabili affinché le persone che operano vaccinazione impieghino i certificati internazionali di vaccinazione o di rivaccinazione al fine di uniformare l'impiego.

4.6. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero fornire, nel più gran numero possibile, le installazioni e i servizi necessari alla vaccinazione o rivaccinazione come anche al rilascio dei certificati internazionali pertinenti.

4.7. *Norma.* I poteri pubblici devono accertarsi che i provvedimenti sanitari e le rispettive formalità sono iniziati senza indugio, portati a termine senza ritardo e applicati senza discriminazione.

4.8. *Raccomandazione.* I poteri pubblici dovrebbero mantenere, nel più gran numero possibile di porti, impianti e servizi sufficienti per consentire l'applicazione efficace dei provvedimenti sanitari, fitosanitari e veterinari.

4.9. *Norma.* Per tutte le cure mediche da impartire in casi d'urgenza all'equipaggio e ai passeggeri devono essere previsti, nel più gran numero possibile di porti di ciascuno Stato, degli impianti medici accessibili senza difficoltà.

4.10. *Norma.* Salvo in casi d'urgenza comportanti un grave pericolo per la salute pubblica, l'autorità sanitaria di un porto non deve, in riguardo a un'altra malattia epidemica, impedire a una nave non contagiata o non sospetta d'essere contagiata da malattia quarantenaria, di scaricare e caricare merci, di procedere a rifornimenti o di prendere a bordo combustibili, carburanti e acqua potabile.

4.11. *Raccomandazione.* Le spedizioni per via marittima di animali, materie prime animali, prodotti animali grezzi, derrate alimentari d'origine animale e prodotti vegetali quarantenari dovrebbero essere autorizzate in circostanze speciali se accompagnate da un certificato di quarantena allestito nella forma approvata dagli Stati interessati.

Capitolo 5

Disposizione varie

A. Cauzioni e altre forme di garanzia

5.1. *Raccomandazione.* Se i poteri pubblici esigono dagli armatori cauzioni o altre forme di garanzia per coprire i propri obblighi in virtù di leggi e regolamenti inerenti alle dogane, all'immigrazione, all'igiene pubblica, alla protezione fitosanitaria o veterinaria o di altre leggi e regolamenti analoghi dello Stato in questione, dovrebbe, per quanto possibile, essere autorizzato il deposito di un'unica cauzione globale.

B. Errori nei documenti: Sanzioni

5.2. *Norma.* I poteri pubblici autorizzano senza pertanto ritardare la partenza di una nave, la correzione d'errori in un documento menzionato nel presente allegato se ammettono che detto errore è stato commesso per inavvertenza, che non è grave, che non è stato commesso in seguito a negligenza ripetuta e tanto meno nell'intenzione di violare leggi o regolamenti sempreché detto errore sia scoperto prima che sia compiuto il controllo dei documenti e sia rettificato senza indugio.

5.3 *Norma.* In caso d'errori accertati in documenti di cui nel presente Allegato che sono stati sia firmati dall'armatore, dal capitano o in loro nome, sia diversamente autenticati, non sono prese sanzioni prima che i poteri pubblici abbiano dato ad essi la possibilità di provare che gli errori sono stati commessi per inavvertenza, che sono di lieve entità e che non sono dovuti a negligenza ripetuta e tanto meno che sono stati commessi nell'intenzione di violare leggi o regolamenti.

C. Servizi nei porti

5.4. *Raccomandazione.* I servizi ordinari portuali dei poteri pubblici dovrebbero essere prestati gratuitamente durante le ore normali di servizio. I poteri pubblici dovrebbero stabilire per i servizi portuali un orario normale corrispondente ai periodi in cui il volume di lavoro è di regola maggiore.

5.4.1. *Norma.* I Governi contraenti devono adottare tutte le misure adeguate per organizzare i servizi ordinari dei poteri pubblici nei porti in modo che si eviti di ritardare indebitamente le navi e si riduca al minimo il tempo necessario per sbrigare le formalità, a condizione che l'ora di arrivo o di partenza prevista sia notificata in tempo utile.

5.4.2. *Norma.* L'autorità sanitaria non riscuote tasse per visite mediche come anche per qualsiasi esame completo batteriologico o altro, svolto in qualsiasi momento, di giorno e di notte, che possa essere necessario per accertare lo stato di salute della persona esaminata; similmente non si riscuotono tasse per la visita e l'ispezione della nave a scopi quarantenari a meno che l'ispezione abbia per oggetto il rilascio di un certificato di derattizzazione o d'esenzione di derattizzazione. Non è riscossa tassa per la vaccinazione di persone in arrivo su navi e tanto meno per il rilascio d'un certificato di vaccinazione. Tuttavia, se sono necessari altri provvedimenti diversi di quelli sinora indicati per la nave, i passeggeri o l'equipaggio e può essere

percepita una tassa, quest'ultima sarà conforme a una tariffa unica uniforme su tutto il territorio dello Stato interessato. Tali tasse sono riscosse senza distinzione in quanto alla nazionalità, al domicilio o alla residenza della persona interessata, come anche alla nazionalità, alla bandiera, all'immatricolazione o alla proprietà della nave.

5.4.3 *Raccomandazione.* Se i poteri pubblici prestano servizio fuori dagli orari regolari di cui nella raccomandazione 5.4. dovrebbero farlo a condizioni ragionevoli che non superino il costo reale dei servizi prestati.

5.5. *Norma.* Se il movimento delle navi in un porto lo giustifichi, i poteri pubblici devono cercare di fornire i servizi necessari al compimento delle formalità inerenti al carico e ai bagagli, indipendentemente dal loro valore e dalla loro natura.

5.6. *Raccomandazione.* I Governi contraenti dovrebbero prendere disposizioni mediante cui un Governo accorderebbe a un altro talune agevolazioni, prima del viaggio o durante la traversata, per ispezionare navi, passeggeri, membri dell'equipaggio, bagagli, merci come anche documenti doganali, d'immigrazione, sanitari e di protezione fitosanitaria e veterinaria, se tale provvedimento può agevolare il compimento delle formalità all'arrivo sul territorio del secondo Stato.

D. Carico non scaricato nel porto di destinazione previsto

5.7. *Norma.* Se tutto il carico menzionato nella dichiarazione di carico o parte di esso non è scaricato nel porto di destinazione previsto, i poteri pubblici devono permettere di modificare la dichiarazione e non infliggono sanzioni se sono nella certezza che il carico in questione non è stato caricato a bordo della nave o qualora lo sia stato, esso è stato scaricato in un altro porto.

5.8. *Norma.* Se, per errore o per altro motivo valido, tutto un carico o parte di esso è scaricato in un porto diverso da quello previsto, i poteri pubblici devono facilitarne la rispedizione a destinazione. Questa disposizione non si applica alle merci pericolose, vietate o sottoposte a restrizioni.

E. Limitazione della responsabilità dell'armatore

5.9. *Norma.* I poteri pubblici non esigono che l'armatore faccia figurare informazioni speciali per essi sul bollettino di carico o la copia di esso a meno che l'armatore agisca quale importatore o esportatore o in nome di uno di essi.

5.10. *Norma.* I poteri pubblici non rendono l'armatore responsabile della presentazione o dell'esattezza dei documenti che essi chiedono all'importatore o all'esportatore per sdoganamento a meno che l'armatore agisca in qualità d'importatore o d'esportatore o in nome di essi.

F. Assistenza nei casi d'urgenza

5.11. *Norma.* I poteri pubblici agevolano l'arrivo e la partenza delle navi impiegate in attività di soccorso in caso di catastrofe, di lotta contro l'inquinamento dei mari o di prevenzione del medesimo, o di altre operazioni d'urgente necessità per garantire

la sicurezza in mare, la sicurezza della popolazione o la protezione dell'ambiente marino.

5.12. *Norma.* I poteri pubblici agevolano, per quanto possibile, le procedure d'entrata e lo svolgimento delle formalità per le persone, il carico, il materiale e l'equipaggiamento necessari per far fronte alle situazioni di cui nella norma 5.11.

G. Commissioni nazionali per la semplificazione delle formalità

5.13. *Raccomandazione.* Ogni Governo contraente dovrebbe, qualora fosse necessario ed appropriato, predisporre un programma nazionale di semplificazione del trasporto marittimo basato sulle disposizioni di semplificazione delle formalità del presente Allegato e vigilare affinché vengano applicate misure per agevolare il movimento delle navi, i carichi, gli equipaggi, i passeggeri, i colli postali e le provviste di bordo eliminando tutti gli ostacoli e i ritardi inutili.

5.14. *Raccomandazione.* Ogni Governo contraente dovrebbe istituire una Commissione nazionale di semplificazione delle formalità di trasporto marittimo o un organismo nazionale di coordinamento analogo volto ad incoraggiare l'adozione e l'applicazione delle misure di semplificazione tra i diversi ministeri, istituzioni ed altri organismi che si occupano o sono incaricati dei diversi aspetti del traffico marittimo internazionale come anche con le autorità portuali, con gli armatori e loro esercenti.

Nota:

Al momento dell'istituzione di una Commissione nazionale di semplificazione delle formalità di trasporto marittimo o di un organismo di coordinamento nazionale analogo, i Governi contraenti sono pregati di tenere conto delle direttive contenute nella circolare FAL. 5/Circ. 2.

Campo d'applicazione il 28 aprile 2021⁶

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Albania	19 dicembre	2005 A	17 febbraio	2006
Algeria	28 novembre	1983	27 gennaio	1984
Antigua e Barbuda	24 novembre	2015 A	23 gennaio	2016
Arabia Saudita	9 maggio	2018 A	8 luglio	2018
Argentina	29 gennaio	1980	29 marzo	1980
Australia	28 aprile	1986 A	27 giugno	1986
Austria	20 giugno	1975 A	19 agosto	1975
Azerbaijan	12 giugno	2006	11 agosto	2006
Bahamas	22 luglio	1976 A	20 settembre	1976
Bangladesh	21 settembre	2000 A	20 novembre	2000
Barbados	30 settembre	1982 A	29 novembre	1982
Belgio	4 gennaio	1967	5 marzo	1967
Benin	2 marzo	1992 A	1° maggio	1992
Bielorussia	5 dicembre	2016 A	3 febbraio	2016
Brasile	22 agosto	1977	21 ottobre	1977
Bulgaria	22 aprile	1999 A	21 giugno	1999
Burundi	29 settembre	1998 A	28 novembre	1998
Camerun	10 aprile	1997 A	9 giugno	1997
Canada	18 luglio	1967	16 settembre	1967
Capo Verde	28 aprile	1977 A	27 giugno	1977
Ceca, Repubblica*	19 ottobre	1993 S	1° gennaio	1993
Cile	14 febbraio	1975 A	15 aprile	1975
Cina	16 gennaio	1995 A	17 marzo	1995
Hong Kong ^a	5 giugno	1997	1° luglio	1997
Macao	24 giugno	2005	24 giugno	2005
Cipro	9 marzo	2004 A	8 maggio	2004
Colombia	3 giugno	1991 A	2 agosto	1991
Congo (Brazzaville)	7 agosto	2002 A	6 ottobre	2002
Corea (Nord)	24 aprile	1992 A	23 giugno	1992
Corea (Sud)	6 marzo	2001	5 maggio	2001
Costa Rica*	12 febbraio	2019 A	13 aprile	2019
Côte d'Ivoire	16 febbraio	1967	5 marzo	1967
Croazia	27 luglio	1992 S	8 ottobre	1991
Cuba*	27 novembre	1984 A	26 gennaio	1985
Danimarca	9 gennaio	1968	9 marzo	1968
Dominica	31 agosto	2001 A	30 ottobre	2001

⁶ RU 1973 257; 1976 1330; 1978 1567; 1981 1133; 1983 159; 1985 243; 1987 482, 1146; 1989 159; 1990 1697; 1993 1907; 2005 1297; 2008 3975; 2012 3815; 2018 3057 e 2021 265.

Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale «Fedlex» all'indirizzo seguente: (<https://fedlex.admin.ch/it/Treaty>).

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Dominicana, Repubblica	11 luglio	1966	5 marzo	1967
Ecuador	17 maggio	1988	16 luglio	1988
Egitto*	19 febbraio	1987	20 aprile	1987
El Salvador	21 dicembre	2006 A	19 febbraio	2007
Emirati Arabi Uniti	10 aprile	2018 A	9 giugno	2018
Estonia	22 marzo	2002 A	21 maggio	2002
Figi	29 novembre	1972 A	28 gennaio	1973
Finlandia	20 marzo	1967	19 maggio	1967
Francia	29 novembre	1967	28 gennaio	1968
Gabon	12 aprile	2005 A	11 giugno	2005
Gambia	1° novembre	1991 A	31 dicembre	1991
Georgia	25 agosto	1995 A	24 ottobre	1995
Germania*	26 luglio	1967	24 settembre	1967
Ghana	5 novembre	1965	5 marzo	1967
Giappone	2 settembre	2005	1° novembre	2005
Giordania	27 marzo	1997 A	26 maggio	1997
Grecia	8 giugno	1972	7 agosto	1972
Guinea	19 gennaio	1981 A	20 marzo	1981
Guyana	10 dicembre	1997 A	8 febbraio	1998
Honduras	26 gennaio	2006 A	25 marzo	2006
India	25 maggio	1976 A	24 luglio	1976
Indonesia	4 novembre	2002 A	3 gennaio	2003
Iran	27 marzo	1995 A	26 maggio	1995
Iraq*	15 novembre	1976 A	14 gennaio	1977
Irlanda	18 giugno	1971	17 agosto	1971
Islanda	24 gennaio	1967 A	5 marzo	1967
Isole Marshall	29 novembre	1994 A	28 gennaio	1995
Israele**	13 ottobre	1967	12 dicembre	1967
Italia	25 settembre	1972	24 novembre	1972
Kenya	10 novembre	2006 A	9 gennaio	2007
Lettonia	20 gennaio	1998 A	21 marzo	1998
Libano	17 luglio	2001	15 settembre	2001
Liberia	14 febbraio	1978 A	15 aprile	1978
Libia	28 aprile	2005 A	27 giugno	2005
Lituania	25 gennaio	2000 A	25 marzo	2000
Lussemburgo	14 febbraio	1991 A	15 aprile	1991
Madagascar	8 luglio	1970	6 settembre	1970
Malaysia	10 aprile	2019	9 aprile	2019
Mali	12 ottobre	2004 A	11 dicembre	2004
Malta*	24 settembre	2002 A	23 novembre	2002
Maurizio	18 giugno	1990 A	17 agosto	1990
Messico	31 maggio	1983 A	30 luglio	1983
Monaco	9 aprile	1965	5 marzo	1967
Montenegro	3 giugno	2006 S	3 giugno	2006

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Nicaragua	4 luglio	2007	2 settembre	2007
Nigeria	24 gennaio	1967 A	5 marzo	1967
Norvegia	8 settembre	1966	5 marzo	1967
Nuova Zelanda	27 luglio	1973 A	25 settembre	1973
Paesi Bassi*	21 settembre	1967	20 novembre	1967
Aruba	24 dicembre	1985	1° gennaio	1986
Curaçao	21 settembre	1967	20 novembre	1967
Parte caraibica (Bonaire, Sant'Eustachio e Saba)	21 settembre	1967	20 novembre	1967
Sint Maarten	21 settembre	1967	20 novembre	1967
Palau	29 settembre	2011 A	28 novembre	2011
Panama	1° settembre	2008 A	13 ottobre	2008
Perù	16 luglio	1982 A	14 settembre	1982
Polonia	25 luglio	1969	23 settembre	1969
Portogallo	6 agosto	1990 A	6 ottobre	1990
Regno Unito	24 febbraio	1966	5 marzo	1967
Romania	25 aprile	2001 A	24 giugno	2001
Russia*	25 ottobre	1966	5 marzo	1967
Saint Kitts e Nevis	4 ottobre	2004 A	6 dicembre	2004
Saint Lucia	20 maggio	2004 A	19 luglio	2004
Saint Vincent e Grenadine	2 luglio	2020 A	30 settembre	2020
Samoa	18 maggio	2004 A	17 luglio	2004
Seicelle	13 dicembre	1989 A	11 febbraio	1990
Senegal	17 ottobre	1980	16 dicembre	1980
Serbia	27 aprile	1992 S	27 aprile	1992
Sierra Leone	10 marzo	2008 A	9 maggio	2008
Singapore	3 aprile	1967 A	2 giugno	1967
Siria*	6 febbraio	1975 A	7 aprile	1975
Slovacchia*	30 gennaio	1995 S	1° gennaio	1993
Slovenia	12 novembre	1992 S	25 giugno	1991
Spagna	24 agosto	1973	23 ottobre	1973
Sri Lanka	6 marzo	1998 A	5 maggio	1998
Stati Uniti	17 marzo	1967	16 maggio	1967
Guam	9 settembre	1975 A	9 settembre	1975
Isole Midway, Wake, Johnston	18 marzo	1976 A	18 marzo	1976
Isole Vergini americane	9 settembre	1975 A	9 settembre	1975
Samoa americane	9 settembre	1975 A	9 settembre	1975
Tutti i territori e possedimenti degli Stati Uniti, compreso Portorico	9 settembre	1975 A	9 settembre	
Suriname	29 novembre	1975 S	25 novembre	1975
Svezia	28 luglio	1967	26 settembre	1967
Svizzera	23 aprile	1968	22 giugno	1968
Tanzania	23 luglio	2008 A	21 settembre	2008

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)	Entrata in vigore
Thailandia	28 novembre 1991 A	27 gennaio 1992
Tonga	18 settembre 2003 A	17 novembre 2003
Trinidad e Tobago	16 marzo 1967	15 maggio 1967
Tunisia	27 gennaio 1969 A	28 marzo 1969
Turchia	13 maggio 2016 A	12 luglio 2016
Ucraina	25 ottobre 1993	24 dicembre 1993
Uganda	3 aprile 2019 A	2 giugno 2019
Ungheria*	15 dicembre 1976	13 febbraio 1977
Uruguay*	2 dicembre 1992 A	31 gennaio 1993
Vanuatu	13 gennaio 1989 A	14 marzo 1989
Venezuela	10 maggio 2002 A	9 luglio 2002
Vietnam	23 gennaio 2006 A	24 marzo 2006
Yemen	6 marzo 1979 A	5 maggio 1979
Zambia	14 dicembre 1965 A	5 marzo 1967

* Riserve e dichiarazioni.

Le riserve e le dichiarazioni non sono pubblicate nella RU, eccetto quelle della Svizzera. Il testo, in francese e inglese, può essere consultato sul sito Internet dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) (www.imo.org) oppure ottenuto presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.

^a Dal 5 mar. 1967 al 30 giu. 1997, la Conv. era applicabile a Hong Kong in base a una dichiarazione d'estensione territoriale del Regno Unito. Dal 1° lug. 1997, Hong Kong è diventata una Regione amministrativa speciale (RAS) della Repubblica Popolare Cinese. In virtù della dichiarazione cinese del 6 giu. 1997, la Conv. è applicabile anche alla RAS Hong Kong dal 1° lug. 1997.