

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2010 Nr. 208

A. TITEL

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

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van het Verdrag, met Bijlage, zijn geplaatst in *Trb.* 1966, 162.

Voor wijzigingen van het Verdrag zie rubriek J van *Trb.* 1971, 113, *Trb.* 1974, 68, *Trb.* 1978, 36, *Trb.* 1983, 122, *Trb.* 1986, 115, *Trb.* 1989, 71, *Trb.* 1992, 136, *Trb.* 1993, 135, *Trb.* 1994, 209 en *Trb.* 1996, 198 en rubriek B van *Trb.* 2005, 190 en *Trb.* 2007, 21.

De geconsolideerde Engelse¹⁾ tekst van het Verdrag, met Bijlage, met inbegrip van de wijzigingen van 7 juli 2005, luidt als volgt:

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

The Contracting Governments:

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

Have agreed as follows:

¹⁾ De Franse tekst is niet geplaatst.

Article I

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

Article II

1. The Contracting Governments undertake to co-operate, in accordance with the provisions of the present Convention, in the formulation and application of measures for the facilitation of the arrival, stay and departure of ships. Such measures shall be, to the fullest extent practicable, not less favourable than measures applied in respect of other means of international transport; however, these measures may differ according to particular requirements.

2. The measures for the facilitation of international maritime traffic provided for under the present Convention and its annex apply equally to the ships of coastal and non-coastal States the Governments of which are Parties to the present Convention.

3. The provisions of the present Convention do not apply to warships or pleasure yachts.

Article III

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

Article IV

With a view to achieving the ends set forth in the preceding articles of the present Convention, the Contracting Governments undertake to co-operate with each other or through the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization¹⁾ (hereinafter called the "Organization") in matters relating to formalities, documentary requirements and procedures, as well as their application to international maritime traffic.

¹⁾ The name of the Organization was changed to "International Maritime Organization" by virtue of amendments to the Organization's Convention which entered into force on 22 May 1982.

Article V

1. Nothing in the present Convention or its annex shall be interpreted as preventing the application of any wider facilities which a Contracting Government grants or may grant in future in respect of international maritime traffic under its national laws or the provisions of any other international agreement.

2. Nothing in the present Convention or its annex shall be interpreted as precluding a Contracting Government from applying temporary measures considered by that Government to be necessary to preserve public morality, order and security or to prevent the introduction or spread of diseases or pests affecting public health, animals or plants.

3. All matters that are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Article VI

For the purposes of the present Convention and its annex:

a) *Standards* are those measures the uniform application of which by Contracting Governments in accordance with the Convention is necessary and practicable in order to facilitate international maritime traffic;

b) *Recommended Practices* are those measures the application of which by Contracting Government is desirable in order to facilitate international maritime traffic.

Article VII

1. The annex to the present Convention may be amended by the Contracting Governments, either at the proposal of one of them or by a Conference convened for that purpose.

2. Any Contracting Government may propose an amendment to the annex by forwarding a draft amendment to the Secretary-General of the Organization (hereinafter called the "Secretary-General"):

a) Any amendment proposed in accordance with this paragraph shall be considered by the Facilitation Committee of the Organization, provided that it has been circulated at least three months prior to the meeting of this Committee. If adopted by two thirds of the Contracting Governments present and voting in the Committee, the amendment shall be communicated to all Contracting Governments by the Secretary-General.

b) Any amendment to the annex under this paragraph shall enter into force 15 months after communication of the proposal to all Contracting Governments by the Secretary-General unless within 12 months after the

communication at least one third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the proposal.

c) The Secretary-General shall inform all Contracting Governments of any notification received under subparagraph (b) and of the date of entry into force.

d) Contracting Governments, which do not accept an amendment, are not bound by that amendment but shall follow the procedure laid down in article VIII of the present Convention.

3. A conference of the Contracting Governments to consider amendments to the annex shall be convened by the Secretary-General upon the request of at least one third of these Governments. Every amendment adopted by such conference by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting shall enter into force six months after the date on which the Secretary-General notifies the Contracting Governments of the amendment adopted.

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

Article VIII

1. Any Contracting Government that finds it impracticable to comply with any Standard by bringing its own formalities, documentary requirements or procedures into full accord with it or which deems it necessary for special reasons to adopt formalities, documentary requirements or procedures differing from that Standard, shall so inform the Secretary-General and notify him of the differences between its own practice and such Standard. Such notification shall be made as soon as possible after entry into force of the present Convention for the Government concerned, or after the adoption of such differing formalities, documentary requirements or procedures.

2. Notification by a Contracting Government of any such difference in the case of an amendment to a Standard or of a newly adopted Standard shall be made to the Secretary-General as soon as possible after the entry into force of such amended or newly adopted Standard, or after the adoption of such differing formalities, documentary requirements or procedures and may include an indication of the action proposed to bring the formalities, documentary requirements or procedures into full accord with the amended or newly adopted Standard.

3. Contracting Governments are urged to bring their formalities, documentary requirements and procedures into accord with the Recommended Practices in so far as practicable. As soon as any Contracting

Government brings its own formalities, documentary requirements and procedures into accord with any Recommended Practice, it shall notify the Secretary-General thereof.

4. The Secretary-General shall inform the Contracting Governments of any notification made to him in accordance with the preceding paragraphs of this article.

Article IX

The Secretary-General shall convene a conference of the Contracting Governments for revision or amendment of the present Convention at the request of not less than one third of the Contracting Governments. Any revision or amendments shall be adopted by a two-thirds majority vote of the Conference and then certified and communicated by the Secretary-General to all Contracting Governments for their acceptance. One year after the acceptance of the revision or amendments by two thirds of the Contracting Governments, each revision or amendment shall enter into force for all Contracting Governments except those, which, before its entry into force, make a declaration that they do not accept the revision or amendment. The Conference may by a two-thirds majority vote determine at the time of its adoption that a revision or amendment is of such a nature that any Contracting Government which has made such a declaration and which does not accept the revision or amendment within a period of one year after the revision or amendment enters into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a Party to the Convention.

Article X

1. The present Convention shall remain open for signature for six months from this day's date and shall thereafter remain open for accession.

2. The Governments of States Members of the United Nations, or of any of the specialized agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the present Convention by:

- a) signature without reservation as to acceptance;
- b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance; or
- c) accession.

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

3. The Government of any State not entitled to become a Party under paragraph 2 of this article may apply through the Secretary-General to

become a Party and shall be admitted as a Party in accordance with paragraph 2, provided that its application has been approved by two thirds of the Members of the Organization other than Associate Members.

Article XI

The present Convention shall enter into force 60 days after the date upon which the Governments of at least 10 States have either signed it without reservation as to acceptance or have deposited instruments of acceptance or accession. It shall enter into force for a Government, which subsequently accepts it or accedes to it 60 days after the deposit of the instrument of acceptance or accession.

Article XII

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

Article XIII

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

b) The present Convention shall from the date of the receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification extend to the territory named therein.

c) The provisions of article VIII of the present Convention shall apply to any territory to which the Convention is extended in accordance with the present article; for this purpose, the expression "its own formalities, documentary requirements or procedures" shall include those in force in that territory.

d) The present Convention shall cease to extend to any territory one year after the receipt by the Secretary-General of a notification to this effect, or on such later date as may be specified therein.

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

Article XIV

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

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

Article XV

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

Article XVI

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Convention.²⁾

DONE at London this ninth day of April 1965.

²⁾ Signatures omitted.

Annex

SECTION 1

DEFINITIONS AND GENERAL PROVISIONS

A.

Definitions

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

Attempted stowaway. A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person, and who is detected on board the ship before it has departed from the port.

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

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

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

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

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

Customs clearance. Accomplishment of the customs formalities necessary to permit goods to enter home use, to be exported or to be placed under another Customs procedure.

Customs release. Action taken by Customs authorities to permit goods undergoing clearance to be placed at the disposal of the persons concerned.

Document. Information presenting data by electronic means or by non-electronic means.

Estimated time of arrival (ETA). Time when a ship estimates it will arrive at the pilot station serving a port or, when it expects to enter a specific location in the port area, where port regulations apply.

Manifest. Document recapitulating the various data from bills of lading and other transport documents issued for the carriage of goods on board ships.

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

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

Port. Any port, terminal, offshore terminal, ship and repair yard or roadstead which is normally used for the loading, unloading, repair and anchoring of ships, or any other place at which a ship can call.

Postal items. Correspondence and other objects tendered to be carried by a ship for carriage by postal administrations and intended for delivery to postal administrations in the ship's ports of call.

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

Security measures. Measures developed and implemented in accordance with international agreements to improve security on board ships, in port areas, facilities and of goods moving in the international supply chain to detect and prevent unlawful acts¹⁾.

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

Ship's documents. Certificates and other documents which must be made available by a ship's master in order to demonstrate the vessel's compliance with international or national regulations.

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

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

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

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

Stowaway. A person who is stowaged on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person and who is detected on

¹⁾ Reference is made to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988 (SUA Convention), the International Ship & Port Facility Security Code (ISPS Code) and the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS), chapter XI-2.

board the ship after it has departed from a port, or in the cargo while unloading it in the port of arrival, and is reported as a stowaway by the master to the appropriate authorities.

Temporary admission. The Customs procedure under which certain goods can be brought into a Customs territory conditionally relieved, totally or partially, from payment of import duties and taxes and without application of import prohibitions or restrictions of economic character; such goods must be imported for a specific purpose and must be intended for re-exportation within a specified period and without having undergone any change except normal depreciation due to the use made of them.

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

Transport document. Information evidencing a contract of carriage between a shipowner and a consignor, such as a sea waybill, a bill of lading or a multi-modal transport document.

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.

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

1.1.1 *Recommended Practice.* Public authorities should take into account the facilitation implications which may result from the introduction of systems for the electronic exchange of information, and should consider these in collaboration with shipowners and all other interested parties.

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

1.2 *Recommended Practice.* Notwithstanding the fact that documents for certain purposes may be separately prescribed and required in this annex, public authorities, bearing in mind the interests of those who

are required to complete the documents as well as the purposes for which they are to be used, should provide for any two or more such documents to be combined into one in any case in which this is practicable and in which an appreciable degree of facilitation would result.

1.3 *Recommended Practice.* Measures and procedures imposed by Contracting Governments for the purposes of security or preventing the trafficking of narcotics should be efficient and, where possible, use information technology. Such measures and procedures (e.g. risk management and cross-checking of information) 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.

C.

Systems for the electronic exchange of information

1.4 *Standard.* When introducing systems for the electronic exchange of information required by public authorities for the arrival, stay and departure of the ship, persons and cargo to facilitate clearance processes, Contracting Governments shall encourage public authorities and other parties concerned (shipowners, handling companies, seaports, and/or cargo agents, etc.) to exchange data in conformity with the relevant UN standards, including UN Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (UN/EDIFACT) standards.

1.5 *Standard.* Public authorities shall accept any of the documents required for clearance processes in paper form, when produced by data processing techniques on plain paper, provided that they are legible, conform to the layout of the documents in the FAL Convention and contain the required information.

1.6 *Standard.* Public authorities, when introducing systems for the electronic exchange of information for clearance processes, shall limit the information they require from shipowners and other parties concerned to that required by the FAL Convention.

1.7 *Recommended Practice.* When planning for, introducing or modifying systems for the electronic exchange of information for clearance processes, public authorities should:

- a) afford all interested parties, from the outset, the opportunity for consultation;
- b) evaluate existing procedures and eliminate those which are unnecessary;
- c) determine those procedures which are to be computerized;
- d) use United Nations (UN) Recommendations and relevant ISO Standards to the maximum extent practicable;

- e) adapt these systems for multimodal applications; and
- f) take appropriate steps to minimize the cost of implementing these systems to operators and other private parties.

1.7.1 *Recommended Practice.* Contracting Governments should encourage public authorities and other parties concerned to co-operate or participate directly in the development of electronic systems using internationally agreed standards with a view to enhancing the exchange of information relating to the arrival, stay and departure of ships, persons and cargo and assuring inter-operability between the systems of public authorities and other parties concerned.

1.8 *Standard.* Public authorities, when introducing systems for the electronic exchange of information to assist clearance processes, shall encourage their use by maritime operators and other parties concerned but shall not reduce levels of service available to operators who do not use such systems.

1.8.1 *Recommended Practice.* Contracting Governments should encourage public authorities to introduce arrangements to enable trade and transport operators including ships to submit all the information required by public authorities in connection with the arrival, stay and departure of ships, persons and cargo, avoiding duplication, to a single entry point.

D.

Illicit drug trafficking

1.9 *Recommended Practice.* Public authorities should seek to establish co-operation arrangements with shipowners and other parties concerned to improve their ability to combat drug smuggling, while providing enhanced facilitation. Such arrangements could be based on the Customs Co-operation Council²⁾ Memoranda of Understanding and the associated guidelines.

1.10 *Standard.* Where, as part of co-operation arrangements, public authorities, shipowners, and other parties concerned are provided access to sensitive commercial and other information, the information shall be treated confidentially.

²⁾ 1994 known as the World Customs Organization.

E.

Control techniques

1.11 *Standard.* Public authorities shall use risk management to enhance their border control procedures related to:

- the release/clearance of cargo;
- security requirements; and
- their ability to target smuggling,

thereby facilitating the legitimate circulation of persons and goods.

SECTION 2

ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF THE SHIP

This section contains the provisions concerning the formalities required of shipowners by the public authorities on the arrival, stay and departure of the ship and shall not be read so as to preclude a requirement for the presentation for inspection by the appropriate authorities of certificates and other papers carried by the ship pertaining to its registry, measurement, safety, manning and other related matters.³⁾

A.

General

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

The documents in question are:

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

Note:

The following FAL forms have been developed, as presented in Appendix 1:

- General Declaration – FAL Form 1
- Cargo Declaration – FAL Form 2

³⁾ See FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151.

- Ship's Stores Declaration – FAL Form 3
- Crew's Effects Declaration – FAL Form 4
- Crew List – FAL Form 5
- Passenger List – FAL Form 6
- Dangerous Goods Manifest – FAL Form 7.

2.1.1 *Standard*. Contracting Governments shall not require consular formalities, charges or fees in connection with documents for the clearance of ships.

2.1.2 *Recommended Practice*. Public authorities should develop procedures to use pre-arrival and pre-departure information in order to facilitate the processing of information required by public authorities for the expedited subsequent release/clearance of cargo and persons.

2.1.3 *Recommended Practice*. National legislation should specify the conditions for the lodgement of pre-arrival and pre-departure information. With regard to the point in time of transmission of the pre-arrival information, it should not normally be set substantially before the moment the ship has left the country of departure. However, national legislation could, in addition to the basic rule, also specify the exceptions if the time required for the voyage is shorter than the basic rule.

2.1.4 *Recommended Practice*. Public authorities should not require the lodgement of a separate General Declaration, Cargo Declaration, Crew List and Passenger List if the data elements contained in these documents are included in the pre-arrival information.

2.1.5 *Recommended Practice*. Public authorities should:

- a) develop systems for the electronic transmission of data for the lodgement of pre-arrival and pre-departure information; and
- b) consider the re-use or subsequent use of the pre-arrival and pre-departure information in subsequent procedures as part of all the information required for the release/clearance of passengers and cargo.

B.

Contents and purpose of documents

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

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

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

- name, type and IMO number of ship
- call sign
- flag state of ship
- particulars regarding registry
- particulars regarding tonnage
- name of master
- name and contact details of ship's agent
- brief description of the cargo
- number of crew
- number of passengers
- brief particulars of voyage
- date and time of arrival, or date of departure
- port of arrival or departure
- position of the ship in the port
- the ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities
- last port of call/next port of call.

2.2.3 *Standard.* Public authorities shall accept that the General Declaration is either dated and signed by the master, the ship's agent or some other person duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

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

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

- a) on arrival
 - name and IMO number of ship
 - flag State of ship
 - name of master
 - call sign
 - port of loading
 - port where report is made

- container identification, where appropriate; marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods or, if available, the HS code⁴⁾
 - transport document numbers for cargo to be discharged at the port in question
 - ports at which cargo remaining on board will be discharged
 - original ports of shipment in respect of goods shipped under multimodal transport documents or through bills of lading.
- b) on departure;
- name and IMO number of ship
 - flag State of ship
 - name of master
 - call sign
 - port of discharge
 - in respect of goods loaded at the port in question: container identification, where appropriate; marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods
 - transport document numbers for cargo loaded at the port in question.

Note: For the purposes of adequately describing the number and kind of packages on the cargo declaration, shipowners and other concerned parties should ensure that the external packaging unit of the goods will be used. If the goods are on pallets, the number and kind of packages on the pallet(s) should be stated. If the goods on the pallet are not packaged, the quantity and description of goods on the pallet should be used.

Note: To facilitate the processing of information required by public authorities, all parties involved should use an appropriate description of the goods and refrain from using generic terms, such as “general cargo”, “parts”, etc.

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

2.3.3 *Standard.* Public authorities shall accept that the Cargo Declaration is either dated and signed by the master, the ship’s agent or some

⁴⁾ Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System: also known as the “Harmonized system” (HS). This international convention came into force on 1 January 1988; its objective is to establish a description and coding system for use by Customs administrations when designating commodities or commodity groups for the purposes of setting Customs tariffs and collecting statistics.

other person duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

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

2.3.4.1 Recommended Practice. As an alternative to Standard 2.3.4, public authorities may accept a copy of the transport document signed or authenticated in accordance with Standard 2.3.3, or certified as a true copy, if the nature and quantity of cargo make this practicable and provided that any data required and identified in accordance with Recommended Practice 2.3.1 and Standard 2.3.2 which does not appear in such documents is also furnished elsewhere and duly certified.

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

Note: Particulars of unmanifested parcels should be furnished on a separate form and should include relevant parts of the information normally shown in the Cargo Declaration. The IMO Cargo Declaration form could be used, with the title amended, e.g. to read: "Unmanifested Parcels List".

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

2.4.1 Standard. Public authorities shall accept that the Ship's Stores Declaration is either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master and having personal knowledge of the facts regarding the ship's stores, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

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

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

2.5.2 *Recommended Practice.* Public authorities should normally require particulars of only those crew's effects which would not qualify for relief from Customs duties and taxes or which are subject to prohibitions or restrictions.

2.6 *Standard.* The Crew List shall be the basic document required by public authorities containing data relating to the number and composition of the crew on the arrival and departure of a ship.

2.6.1 *Standard.* In the Crew List, public authorities shall not require more than the following data:

- name and IMO number of ship
- flag State of ship
- call sign
- family name
- given names
- nationality
- rank or rating
- date and place of birth
- nature and number of identity document
- port and date of arrival
- last port of call.

2.6.2 *Standard.* Public authorities shall accept that the Crew List is either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

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

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

2.7 *Standard.* The Passenger List shall be the basic document required by public authorities containing the data relating to passengers on the arrival and departure of a ship.

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

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

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

- name and IMO number of ship
- call sign
- flag State of ship
- family name
- given names
- nationality
- date of birth
- place of birth
- type of identity document supplied by the passenger
- serial number of identity document
- port of embarkation
- port of disembarkation
- port and date of arrival of the ship
- transit passenger or not.

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

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

2.8 *Standard.* The Dangerous Goods Manifest shall be the basic document providing public authorities with the information regarding dangerous goods.

2.8.1 *Standard.* In the Dangerous Goods Manifest public authorities shall not require more than the following information:

- Name of ship
- Call sign

- IMO number
- Flag State of ship
- Master's name
- Voyage reference
- Port of loading
- Port of discharge
- Shipping agent
- Booking/reference number
- Marks and numbers
 - container ID No(s).
 - vehicle Reg. No(s).
- Number and kind of packages
- Proper shipping name
- Class
- UN Number
- Packing group
- Subsidiary risk(s)
- Flashpoint (in °C, c.c.)
- Marine Pollutant
- Mass (kg) – gross/net
- EmS
- Stowage position on board.

2.9 *Standard.* Public authorities shall not require on arrival or departure of the ship any written declaration in respect of postal items other than that prescribed in the Universal Postal Convention, provided the latter is actually produced. In the absence of such a document, the postal objects (number and weight) must be shown in the Cargo Declaration.

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

C.

Documents on arrival

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

- 5 copies of the General Declaration
- 4 copies of the Cargo Declaration
- 4 copies of the Ship's Stores Declaration
- 2 copies of the Crew's Effects Declaration
- 4 copies of the Crew List
- 4 copies of the Passenger List
- 1 copy of the Dangerous Goods Manifest

- 1 copy of the Maritime Declaration of Health.

D.

Documents on departure

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

- 5 copies of the General Declaration
- 4 copies of the Cargo Declaration
- 3 copies of the Ship's Stores Declaration
- 2 copies of the Crew List
- 2 copies of the Passenger List
- 1 copy of the Dangerous Goods Manifest.

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

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

2.12.3 *Standard.* Where public authorities require information about the crew of a ship on its departure from the port, one of the copies of the Crew List presented on arrival at the port shall be accepted on departure, provided it is signed again by the master or an officer duly authorized by him, and endorsed to indicate any change in the number or composition of the crew at the time of the ship's departure or to indicate that no such change has occurred during the ship's stay in the port.

2.13 ⁵⁾

E.

Consecutive calls at two or more ports in the same State

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

⁵⁾ Numbers in the 2.13 series are reserved for future use.

F.

Completion of documents

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

2.16 *Standard.* Public authorities shall accept documents conveyed by any legible and understandable medium, including documents handwritten in ink or indelible pencil or produced by the use of information technology.

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

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

G.

Errors in documentation and penalties therefore

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

2.19 *Standard.* If errors are found in documents provided for in this annex which have been signed by or on behalf of a shipowner or master, or otherwise authenticated, no penalties shall be imposed until an opportunity has been given to satisfy the public authorities that the errors

were inadvertent, not of a serious nature, not due to recurrent carelessness and not made with intent to violate the laws or regulations of the port State.

H.

Special measures of facilitation for ships calling at ports in order to put ashore sick or injured crew members, passengers, persons rescued at sea or other persons for emergency medical treatment

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

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

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

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

2.24 *Standard.* Where public authorities require the General Declaration, this document shall not contain more data than those mentioned in Recommended Practice 2.2.2 and, wherever possible, shall contain less.

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

2.26 *Standard.* Where guarantees or undertakings are required in respect of costs of treatment or eventual removal or repatriation of the

persons concerned, emergency medical treatment shall not be withheld or delayed while these guarantees or undertakings are being obtained.

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

SECTION 3

ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS

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

A.

Arrival and departure requirements and procedures

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

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

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

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

3.3.1 *Standard.* Each Contracting Government shall ensure that the public authorities seize fraudulent, falsified or counterfeit travel documents of inadmissible persons. Such documents shall be removed from circulation and returned to the appropriate authorities when practicable.

In place of a seized document, a covering letter⁶⁾ shall be issued by the removing State and attached to it will be a photocopy of the forged travel documents, if available, as well as any important information. The covering letter and its attachment shall be handed over to the operator responsible for the removal of the inadmissible person. It will serve to give information to the authorities at the transit and/or the original point of embarkation.

Note: The above Standard shall not be construed as overriding the right of the public authorities of the Contracting Governments to determine whether or not, depending on the individual case, possession of fraudulent documents in itself constitutes grounds for refusal of admission and prompt removal from the territory of the State concerned. Nothing in this Standard is to be construed as contradicting the provisions of the United Nations Convention Relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 and the United Nations Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, which concern the prohibitions of the expulsion or return of a refugee.

3.3.2 Standard. Contracting Governments shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person had embarked in their territory. Contracting Governments shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

Note 1: This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel document, a Contracting Government will accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Government where the person was found to be inadmissible.

Note 2: Noting in this Standard or in Note 1 is to be construed as contradicting the provisions of the United Nations Convention Relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 and the United Nations Protocol Relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, which concern the prohibition of the expulsion or return of a refugee.

3.3.3 Standard. Before passengers and crew are accepted for examination as to their admissibility into the State, responsibility for their custody and care shall remain with the shipowner.

⁶⁾ A possible format for a covering letter is given in appendix 2.

3.3.4 *Recommended Practice.* After acceptance of passengers and crew for examination, whether conditional or unconditional and if the persons concerned are under the physical control of the public authorities, the public authorities should be responsible for their custody and care until they are admitted for entry or are found to be inadmissible.

3.3.5 *Standard.* The obligation of a shipowner to transport any person away from the territory of a State shall terminate from the moment such a person has been definitely admitted into that State.

3.3.6 *Standard.* Where a person is found to be inadmissible, the public authorities shall, without unreasonable delay, inform the shipowner and consult the shipowner regarding the arrangements for removal. The shipowner is responsible for the costs of removal of an inadmissible person and, in the case where the person is transferred back to the custody of the shipowner, the shipowner shall be responsible for effecting his/her prompt removal to:

- the country of embarkation; or
- to any other place where the person is admissible.

3.3.7 *Standard.* Contracting Governments and shipowners shall cooperate, where practicable, to establish the validity and authenticity of passports and visas.

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

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

3.6 *Recommended Practice.* In the embarkation/disembarkation card, public authorities should not require more than the following information:

- family name
- given names
- nationality
- number of passport or other official identity document
- date of birth
- place of birth
- occupation
- port of embarkation/disembarkation
- sex
- destination address
- signature.

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

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

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

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

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

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

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

- family name
- given names
- date and place of birth
- nationality
- physical characteristics
- photograph (authenticated)
- signature
- date of expiry (if any)
- issuing public authority.

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

- a) joining his ship or transferring to another ship,
 - b) passing in transit to join his ship in another country, or for repatriation, or for any other purpose approved by the authorities of the country concerned,
- public authorities shall accept from that seafarer in place of a passport the valid seafarer's identity document, when this document guarantees the readmission of the bearer to the country which issued the document.

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

B.

Measures to facilitate clearance of cargo, passengers, crew and baggage

3.11 *Recommended Practice*. Public authorities should, with the cooperation 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.

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 governmental⁷⁾ purposes, those premises should be readily accessible, and as close to one another as practicable.

3.11.2 *Recommended Practice*. Public authorities should consider, as a means of ensuring prompt clearance, the introduction of the dual-channel system⁸⁾ for the clearance of passengers, and their baggage and private road vehicles.

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

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

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

⁷⁾ Noot redactie: hier wordt kennelijk "governmental" bedoeld.

⁸⁾ Reference is made to Recommended Practice 11 and appendix II of Annex F3 of the Kyoto Convention.

the husband's and wife's paternal family names are used, the husband's paternal family name should be placed first.

3.14 *Standard.* Public authorities shall, without unreasonable delay, accept persons on board a ship for examination as to their admissibility into the State.

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

3.15.1 *Standard.* Public authorities shall encourage shipowners to take precautions at the point of embarkation with a view to ensuring that passengers are in possession of any control documents prescribed by the receiving or transit States.

3.15.2 *Standard.* When a person is found to be inadmissible and is removed from the territory of the State, the shipowner shall not be precluded from recovering, from such a person, any costs arising from his inadmissibility.

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

C.

Special facilities for marine transport of elderly and disabled passengers

3.16 *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.

3.17 *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.

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

3.19 *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.

D.

Facilitation for ships engaged on cruises and for cruise passengers

3.20 *Standard.* Public authorities shall authorize granting of pratique by radio to a cruise ship when, on the basis of information received from it prior to its arrival, the health authority for the intended port of arrival is of the opinion that its arrival will not result in the introduction or spread of a quarantinable disease.

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

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

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

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

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

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

3.26 *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.

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

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

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

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

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

3.32 *Standard*. Cruise passengers shall not normally be required to provide a written declaration for their personal effects. However, in the case of articles which involve a high amount of customs duties and other taxes and charges, a written declaration and a security may be required.

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

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

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

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

E.

Special measures of facilitation for passengers in transit

3.36 *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.

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

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

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

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

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

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

F.

Measures of facilitation for ships engaged in scientific services

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

G.

Further measures of facilitation for foreigners belonging to the crews of ships engaged in international voyages – shore leave

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

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

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

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

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

3.49 *Recommended Practice.* Public authorities should provide a system of pre-arrival clearance to allow the crew of ships which call regularly at their ports to obtain advance approval for temporary shore leave. Where a ship has no adverse immigration record and is locally represented by a shipowner or a reputable agent of the shipowner, the public authorities should normally, after satisfactory consideration of such pre-arrival particulars as they may require, permit the ship to proceed directly to its berth and be subject to no further routine immigration formalities, unless otherwise required by the public authorities.

SECTION 4

STOWAWAYS

A.

General Principles

4.1 *Standard.* The provisions in this section shall be applied in accordance with international protection principles as set out in international instruments, such as the UN Convention relating to the Status of

Refugees of 28 July 1951 and the UN Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, and relevant national legislation.⁹⁾

4.2 *Standard.* Public authorities, port authorities, shipowners and their representatives and shipmasters shall co-operate to the fullest extent possible in order to prevent stowaway incidents and to resolve stowaway cases expeditiously and secure that an early return or repatriation of the stowaway will take place. All appropriate measures shall be taken in order to avoid situations where stowaways must stay on board ships indefinitely.

B.

Preventive measures

4.3 Ship/Port preventive measures

4.3.1 Port/terminal authorities

4.3.1.1 *Standard.* Contracting Governments shall ensure that the necessary infrastructure, and operational and security arrangements for the purpose of preventing persons attempting to stowaway on board ships from gaining access to port installations and to ships, are established in all their ports, taking into consideration when developing these arrangements the size of the port, and what type of cargo is shipped from the port. This should be done in close co-operation with relevant public authorities, shipowners and shore-side entities, with the aim of preventing stowaway occurrences in the individual port.

4.3.1.2 *Recommended Practice.* Operational arrangements and/or security plans should, *inter alia*, address the following issues where appropriate:

- a) regular patrolling of port areas;
- b) establishment of special storage facilities for cargo subject to high risk of access of stowaways, and continuous monitoring of both persons and cargo entering these areas;
- c) inspections of warehouses and cargo storage areas;
- d) search of cargo itself, when presence of stowaways is clearly indicated;
- e) co-operation between public authorities, shipowners, masters and relevant shoreside entities in developing operational arrangements;

⁹⁾ In addition, public authorities may wish to consider the non-binding conclusion of the UNHCR Executive Committee on Stowaway Asylum-Seekers (1988, No. 53 (XXXIX)).

f) co-operation between port authorities and other relevant authorities (e.g. police, customs, immigration) in order to prevent smuggling of humans;

g) developing and implementing agreements with stevedores and other shoreside entities operating in national ports to ensure that only personnel authorized by these entities participate in the stowing/unstowing or loading/unloading of ships or other functions related to the ships stay in port;

h) developing and implementing agreements with stevedores and other shoreside entities to ensure that their personnel having access to the ship is easily identifiable, and a list of names of persons likely to need to board the ship in the course of their duties is provided; and

i) encouragement of stevedores and other persons working in the port area to report to the port authorities, the presence of any persons apparently not authorized to be in the port area.

4.3.2 Shipowner/Shipmaster

4.3.2.1 *Standard.* Contracting Governments shall require that ship-owners and their representatives in the port, the masters as well as other responsible persons have security arrangements in place which, as far as practicable, will prevent intending stowaways from getting aboard the ship, and, if this fails, as far as practicable, will detect them before the ship leaves port.

4.3.2.2 *Recommended Practice.* When calling at ports and during stay in ports, where there is risk of stowaway embarkation, security arrangements should at least contain the following preventive measures:

- all doors, hatches and means of access to holds or stores, which are not used during the ships stay in port should be locked;
- access points to the ship should be kept to a minimum and be adequately secured;
- areas seaward of the ship should be adequately secured;
- adequate deck watch should be kept;
- boardings and disembarkations should, where possible, be tallied by the ships crew or, after agreement with the shipmaster, by others;
- adequate means of communication should be maintained; and
- at night, adequate lighting should be maintained both inside and along the hull.

4.3.2.3 *Standard.* Contracting Governments shall require that ships entitled to fly their flag, except passenger ships, when departing from a port, where there is risk of stowaway embarkation, have undergone a thorough search in accordance with a specific plan or schedule, and with priorities given to places where stowaways might hide. Search methods, which are likely to harm secreted stowaways shall not be used.

4.3.2.4 *Standard.* Contracting Governments shall require that fumigation or sealing of ships entitled to fly their flag may not be carried out until a search which is as thorough as possible of the areas to be fumigated or sealed has taken place in order to ensure that no stowaways are present in those areas.

4.3.3 National Sanctions

4.3.3.1 *Standard.* Where appropriate, contracting Governments shall, according to their national legislation, prosecute stowaways, attempted stowaways and persons aiding stowaways in gaining access to ships.

C.

Treatment of the stowaway while on board

4.4 General principles – Humane treatment

4.4.1 *Standard.* Stowaway incidents shall be dealt with consistent with humanitarian principles, including those mentioned in Standard 4.1. Due consideration must always be given to the operational safety of the ship and the safety and well being of the stowaway.

4.4.2 *Standard.* Contracting Governments shall require that shipmasters operating ships entitled to fly their flag, take appropriate measures to ensure the security, general health, welfare and safety of the stowaway while he/she is on board, including providing him/her with adequate provisioning, accommodation, proper medical attention and sanitary facilities.

4.5 Work on board

4.5.1 *Standard.* Stowaways shall not be required to work on board the ship, except in emergency situations or in relation to the stowaway's accommodation on board.

4.6 Questioning and notification by the shipmaster

4.6.1 *Standard.* Contracting Governments shall require shipmasters to make every effort to establish the identity, including nationality/citizenship of the stowaway and the port of embarkation of the stowaway, and to notify the existence of the stowaway along with relevant details to the public authorities of the first planned port of call. This information shall also be provided to the shipowner, public authorities at the port of embarkation, the flag State and any subsequent ports of call if relevant.

4.6.2 *Recommended Practice.* When gathering relevant details for notification the shipmaster should use the form as specified in appendix 3.

4.6.3 *Standard.* Contracting Governments shall instruct shipmasters operating ships entitled to fly their flag that when a stowaway declares himself/herself to be a refugee, this information shall be treated as confidential to the extent necessary for the security of the stowaway.

4.7 Notification of the International Maritime Organization

4.7.1 *Recommended Practice.* Public authorities should report all stowaway incidents to the Secretary General of the International Maritime Organization.

D.

Deviation from the planned route

4.8 *Standard.* Public authorities shall urge all shipowners operating ships entitled to fly their flag to instruct their masters not to deviate from the planned voyage to seek the disembarkation of stowaways discovered on board the ship after it has left the territorial waters of the country where the stowaways embarked, unless:

- permission to disembark the stowaway has been granted by the public authorities of the State to whose port the ship deviates; or
- repatriation has been arranged elsewhere with sufficient documentation and permission for disembarkation; or
- there are extenuating security, health or compassionate reasons.

E.

Disembarkation and return of a stowaway

4.9 The State of the first port of call according to the voyage plan

4.9.1 *Standard.* Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall decide in accordance with national legislation whether the stowaway is admissible to that State.

4.9.2 *Standard.* Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall allow disembarkation of the stowaway, when the stowaway is in possession of valid travel documents for return, and the public authorities are satisfied that timely arrangements have been or will be made for repatriation and all the requisites for transit fulfilled.

4.9.3 *Standard.* Where appropriate and in accordance with national legislation, public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall allow disembarkation of the stowaway when the public authorities are satisfied that they or the shipowner will obtain valid travel documents, make timely arrangements for repatriation of the stowaway, and fulfil all the requisites for transit. Public authorities shall, further, favourably consider allowing disembarkation of the stowaway, when it is impracticable to remove the stowaway on the ship of arrival or other factors exist which would preclude removal on the ship. Such factors may include, but are not limited to when:

- a case is unresolved at the time of sailing of the ship; or
- the presence on board of the stowaway would endanger the safe operation of the ship, the health of the crew or the stowaway.

4.10 Subsequent ports of call

4.10.1 *Standard.* When disembarkation of a stowaway has failed in the first scheduled port of call after discovery of the stowaway, public authorities of the subsequent ports of call shall examine the stowaway as for disembarkation in accordance with Standards 4.9.1, 4.9.2 and 4.9.3.

4.11 State of Nationality or Right of Residence

4.11.1 *Standard.* Public authorities shall in accordance with international law accept the return of stowaways with full nationality/citizenship status or accept the return of stowaways who in accordance with their national legislation have a right of residence in their State.

4.11.2 *Standard.* Public authorities shall, when possible, assist in determining the identity and nationality/citizenship of stowaways claiming to be a national or having a right of residence in their State.

4.12 State of Embarkation

4.12.1 *Standard.* When it has been established to their satisfaction that stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept for examination such stowaways being returned from their point of disembarkation after having been found inadmissible there. The public authorities of the State of embarkation shall not return such stowaways to the country where they were earlier found to be inadmissible.

4.12.2 *Standard.* When it has been established to their satisfaction that attempted stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept disembarkation of attempted stowaways,

and of stowaways found on board the ship while it is still in the territorial waters or if applicable according to the national legislation of that State in the area of immigration jurisdiction of that State. No penalty or charge in respect of detention or removal costs shall be imposed on the shipowner.

4.12.3 *Standard.* When an attempted stowaway has not been disembarked at the port of embarkation he/she is to be treated as a stowaway in accordance with the regulation of this section.

4.13 The flag State

4.13.1 *Standard.* The public authorities of the flag State of the ship shall assist and co-operate with the master/shipowner or the appropriate public authority at ports of call in:

- identifying the stowaway and determining his/her nationality;
- making representations to the relevant public authority to assist in the removal of the stowaway from the ship at the first available opportunity; and
- making arrangements for the removal or repatriation of the stowaway.

4.14 Return of stowaways

4.14.1 *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, authorising the return of the stowaway either to his/her country of origin or to the point where the stowaway commenced his/her journey, as appropriate, by any means of transportation and specifying any other conditions imposed by the authorities, should be handed over to the operator affecting the removal of the stowaway. This letter will include information required by the authorities at transit points and/or the point of disembarkation.

4.14.2 *Recommended Practice.* Public authorities in the State where the stowaway has disembarked should contact the relevant public authorities at transit points during the return of a stowaway, in order to inform them of the status of the stowaway. In addition public authorities in countries of transit during the return of any stowaway should allow, subject to normal visa requirements and national security concerns, the transit through their ports and airports of stowaways travelling under the removal instructions or directions of public authorities of the country of the port of disembarkation.

4.14.3 *Recommended Practice*. When a port State has refused disembarkation of a stowaway that State should, without undue delay, notify the Flag State of the ship carrying the stowaway of the reasons for refusing disembarkation.

4.15 Cost of return and maintenance of stowaways

4.15.1 *Recommended practice*. The public authorities of the State where a stowaway has been disembarked should generally inform the shipowner, on whose ship the stowaway was found, or his representative, as far as practicable, of the level of cost of detention and return of the stowaway, if the shipowner is to cover these costs. In addition, public authorities should keep such costs to a minimum, as far as practicable and according to national legislation, if they are to be covered by the shipowner.

4.15.2 *Recommended Practice*. The period during which shipowners are held liable to defray costs of maintenance of a stowaway by public authorities in the State where the stowaway has been disembarked should be kept to a minimum.

4.15.3 *Standard*. Public authorities shall, according to national legislation, consider mitigation of penalties against ships where the master of the ship has properly declared the existence of a stowaway to the appropriate authorities in the port of arrival, and has shown that all reasonable preventive measures had been taken to prevent stowaways gaining access to the ship.

4.15.4 *Recommended practice*. Public authorities should, according to national legislation, consider mitigation of other charges that might otherwise be applicable, when shipowners have co-operated with the control authorities to the satisfaction of those authorities in measures designed to prevent the transportation of stowaways.

SECTION 5

ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF CARGO AND OTHER ARTICLES

This section contains the provisions concerning the formalities required by public authorities from the shipowner, his agent or the master of the ship.

A.

General

5.1 *Recommended Practice.* Public authorities should, with the cooperation 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.

5.2 *Recommended Practice.* Public authorities should, with the cooperation 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 re-forwarding 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.

5.3 *Recommended Practice.* Public authorities should encourage owners and/or operators of marine cargo terminals to equip them with storage facilities for special cargo (e.g. valuable goods, perishable shipments, human remains, radioactive and other dangerous goods, as well as live animals), as appropriate; those areas of marine cargo terminals in which general and special cargo and postal items are stored prior to shipment by sea or importation should be protected against access by unauthorized persons at all times.

5.4 *Standard.* A Contracting Government which continues to require export, import and transshipment licences or permits for certain types of goods shall establish simple procedures whereby such licences or permits can be obtained and renewed rapidly.

5.5 *Recommended Practice.* When the nature of a consignment could attract the attention of different agencies authorized to carry out inspections, such as Customs and veterinary or sanitary controllers, Contracting Governments should authorize either Customs or one of the other agencies to carry out the required procedures or, where that is not fea-

sible, take all necessary steps to ensure that such clearance is carried out simultaneously at one place and with a minimum of delay.

5.6 Recommended Practice. Public authorities should provide simplified procedures for the prompt clearance of private gift packages and trade samples not exceeding a certain value or quantity which should be set at as high a level as possible.

B.

Clearance of cargo

5.7 Standard. Public authorities shall, subject to compliance with any national prohibitions or restrictions and any measures required for port security or the prevention of trafficking of narcotics, grant priority clearance to live animals, perishable goods and other consignments of an urgent nature.

5.7.1 Recommended Practice. In order to protect the quality of goods awaiting clearance, public authorities should, in collaboration with all the concerned parties, take all measures to permit practical, safe and reliable storage of goods at the port.

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

5.9 Reserved.

5.10 Recommended Practice. Public authorities should provide procedures for the clearance of cargo based on the relevant provisions of and associated guidelines to the International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures – the revised Kyoto Convention.

5.10.1 Recommended Practice. Public authorities should consider the introduction of simplified procedures for authorized persons allowing:

a) release of the goods on the provision of the minimum information necessary to identify the goods, to accurately identify and assess risk as it relates to concerns such as health, safety and security, and permit the subsequent completion of the final goods declaration;

b) clearance of the goods at the declarants premises or another place authorized by the relevant public authority; and

c) submission of a single goods declaration for all imports or exports in a given period where goods are imported or exported frequently by the same person.

5.11 *Standard*. Public authorities shall limit physical interventions to the minimum necessary to ensure compliance with the law.

5.12 *Recommended Practice*. In so far as resources allow, public authorities should, on the basis of a valid request, conduct physical examinations of cargo, where necessary, at the point where it is loaded into its means of transport and while loading is in progress, either at the dockside or, in the case of unitized cargo, at the place where the container is loaded and sealed.

5.13 *Standard*. Public authorities shall ensure that requirements for collection of statistics do not significantly reduce the efficiency of maritime trade.

5.14 *Recommended Practice*. Public authorities should use systems for the electronic exchange of information for the purposes of obtaining information in order to accelerate and simplify clearance processes.

5.14.1 *Recommended Practice*. Public authorities should endeavour to quickly clear the transit procedure covering goods from another State awaiting loading.

C.

Containers and pallets

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

5.16 *Recommended Practice*. Public authorities should provide in their regulations, referred to in Standard 5.15, for the acceptance of a simple declaration to the effect that containers and pallets temporarily imported will be re-exported within the time-limit set by the State concerned.

5.17 *Standard*. Public authorities shall permit containers and pallets entering the territory of a State under the provisions of Standard 5.15 to depart the limits of the port of arrival for clearance of imported cargo and/or loading of export cargo under simplified control procedures and with a minimum of documentation.

5.18 *Standard*. Contracting Governments shall permit the temporary admission of component parts of containers without payment of customs duties and other taxes and charges when these parts are needed for the repair of containers already admitted under the terms of Standard 5.15.

D.

Cargo not discharged at the port of intended destination

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

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

E.

Limitation of shipowner's responsibilities

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

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

SECTION 6

PUBLIC HEALTH AND QUARANTINE, INCLUDING SANITARY MEASURES FOR ANIMALS AND PLANTS

6.1 *Standard.* Public authorities of a State not Party to the International Health Regulations shall endeavour to apply the relevant provisions for these Regulations to international shipping.

6.2 *Recommended Practice.* Contracting Governments having certain interests in common owing to their health, geographical, social or economic conditions should conclude special arrangements pursuant to article 85 of the International Health Regulations when such arrangements will facilitate the application of those Regulations.

6.3 *Recommended Practice.* Where Sanitary Certificates or similar documents are required in respect of shipments of certain animals, plants or products thereof, such certificates and documents should be simple

and widely publicized and Contracting Governments should co-operate with a view to standardizing such requirements.

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

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

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

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

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

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

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

6.10 *Standard.* Except in the case of an emergency constituting a grave danger to public health, a ship which is not infected or suspected

of being infected with a quarantinable disease shall not, on account of any other epidemic disease, be prevented by the health authorities for a port from discharging or loading cargo or stores or taking on fuel or water.

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

SECTION 7

MISCELLANEOUS PROVISIONS

A.

Bonds and other forms of security

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

B.

Services at ports

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

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

7.4 *Standard.* No charge shall be made by a health authority for any medical examination, or any supplementary examination, whether bacteriological or otherwise, carried out at any time of the day or night, if such examination is required to ascertain the health of the person examined, nor for visit to and inspection of a ship for quarantine purposes

except inspection of a ship for the issue of a Deratting or Deratting Exemption Certificate, nor shall a charge be made for any vaccination of a person arriving by ship nor for a certificate thereof. However, where measures other than these are necessary in respect of a ship or its passengers or crew and charges are made for them by a health authority, such charges shall be made in accordance with a single tariff which shall be uniform to the territory concerned and they shall be levied without distinction as to the nationality, domicile or residence of any person concerned or as to the nationality, flag, registry or ownership of the ship.

7.5 Recommended Practice. When the services of public authorities are provided outside the regular working hours referred to in Recommended Practice 7.2, they should be provided on terms which shall be moderate and not exceed the actual cost of the services rendered.

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

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

C.

Emergency assistance

7.8 Standard. Public authorities shall facilitate the arrival and departure of ships engaged in:

- disaster relief work;
- the rescue of persons in distress at sea in order to provide a place of safety for such persons;
- the combating or prevention of marine pollution; or
- other emergency operations designated to enhance maritime safety, the safety of life at sea, the safety of the population or the protection of the marine environment.

7.9 Standard. Public authorities shall, to the greatest extent possible, facilitate the entry and clearance of persons, cargo, material and equipment required to deal with situations described in Standard 7.8.

7.10 Standard. Public authorities shall grant prompt customs clearance of specialized equipment needed to implement security measures.

D.

National facilitation committees

7.11 *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.

7.12 *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 port authorities and shipowners.

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.

Appendix 1**IMO FAL Forms¹⁾**

¹⁾ Zie voor de IMO FAL-formulieren, *Trb.* 2007, 21.

Appendix 2

Arrival and departure of persons

A possible format for a covering letter referred to in Standard 3.3.1

<p><i>From:</i> Immigration or appropriate authority: [Name] Port/Airport: [Name] State: [Name] Telephone: Telex: Facsimile:</p>	<p><i>To:</i> Immigration or appropriate authority: [Name] Port/Airport: [Name] State: [Name]</p>
---	---

Enclosed is a photocopy of a fraudulent/falsified/counterfeit passport/identity card.

Document number:

State in whose name this document was issued:

The above-mentioned document was used by a person claiming to be:

Surname:

Given name(s):

Date of birth:

Place of birth:

Nationality:

Residence:

Photo if available

This person arrived on [date] at the port of [name] on a ship which departed from [City and State] on [date][voyage number ...]

The holder was refused entry to [name of State] and the shipowner responsible has been instructed to remove the passenger from the territory of this State on voyage number/flight [voyage number/flight number] departing at [time and date] from [name of airport/port]

The above-mentioned document will be required as evidence in the holder's prosecution and has been impounded. As this document is the property of the State in whose name it was issued, it will be returned, following prosecution, to the appropriate authorities of ...

According to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, the last State in which a person previously stayed and most recently travelled from is invited to accept him/her for re-examination when he/she has been refused admission to another State.

Date: Name and signature of official
 Title:
 Name of immigration or appropriate
 authority:

(Warning: This is NOT an identification document)

Appendix 3

Form of Stowaway Details referred to in Recommended Practice 4.6.2

<p>SHIP DETAILS</p> <p><i>Name of ship:</i> <i>IMO number:</i> <i>Flag:</i> <i>Company:</i> <i>Company address:</i></p> <p><i>Agent in next port:</i> <i>Agent address:</i></p> <p><i>IRCS:</i> <i>Inmarsat number:</i> <i>Port of registry:</i> <i>Name of the Master:</i></p> <p>STOWAWAY DETAILS</p> <p><i>Date/time found on board:</i> <i>Place of boarding:</i> <i>Country of boarding:</i> <i>Date/time of boarding:</i> <i>Intended final destination:</i> <i>Stated reasons for boarding the ship¹⁾:</i></p>	<p><i>ID-document type, e.g. Passport No., ID Card No. or Seaman's book No.:</i> <i>If yes, When issued: Where issued: Date of expiry: Issued by:</i></p> <p><i>Photograph of the stowaway:</i></p> <p><i>General physical description of the stowaway:</i></p>
--	--

<i>Surname:</i> <i>Given name:</i> <i>Name by which known:</i> <i>Gender:</i>	
<i>Date of birth:</i> <i>Place of birth:</i> <i>Claimed nationality:</i> <i>Home address:</i>	<i>First language:</i> <i>Spoken:</i> <i>Read:</i> <i>Written:</i>
<i>Country of domicile:</i>	<i>Other languages:</i> <i>Spoken:</i> <i>Read:</i> <i>Written:</i>

- 1) If the Stowaway declares himself to be a refugee or an asylum seeker, this information shall be treated as confidential to the extent necessary to the security of the Stowaway.

Other details:

1. *Method of boarding, including other persons involved (e.g. crew, port workers, etc.), and whether the stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship:*
2. *Inventory of the Stowaway's possessions:*
3. *Statement made by the Stowaway:*
4. *Statement made by the Master (including any observations on the credibility of the information provided by the Stowaway).*

Date(s) of Interview(s):

Stowaway's signature:

Master's signature:

Date:

Date:

Appendix 4

IMDG Code, Amendment 33-06, chapter 5.4 on Documentation

Note 1:

The provisions of this Code do not preclude the use of electronic data processing (EDP) and electronic data interchange (EDI) transmission techniques as an aid to paper documentation.

Note 2:

When dangerous goods are offered for transport, similar documents to those required for other categories of goods have to be prepared. The form of these documents, the particulars to be entered on them and the obligations they entail may be fixed by international conventions applying to certain modes of transport and by national legislation.

Note 3:

One of the primary requirements of a transport document for dangerous goods is to convey the fundamental information relative to the hazards of the goods. It is, therefore, necessary to include certain basic information on the document for a consignment of dangerous goods unless otherwise exempted or required in this Code.

Note 4:

In addition to the provisions of this chapter, other elements of information may be required by the competent authority.

5.4.1 Dangerous goods transport documentation

5.4.1.1 General

Except as otherwise provided, the consignor who offers dangerous goods for transport shall describe the dangerous goods on a transport document and provide additional information and documentation as specified in this Code.

5.4.1.2 Form of the transport document

5.4.1.2.1

A dangerous goods transport document may be in any form, provided it contains all of the information required by the provisions of this Code.

5.4.1.2.2

If both dangerous and non-dangerous goods are listed in one document, the dangerous goods shall be listed first, or otherwise be emphasized.

5.4.1.2.3 *Continuation page*

A dangerous goods transport document may consist of more than one page, provided pages are consecutively numbered.

5.4.1.2.4

The information on a dangerous goods transport document shall be easy to identify, legible and durable.

5.4.1.2.5 *Example of a dangerous goods transport document*

The form shown in figure 5.4.5 is an example of a dangerous goods transport document.¹⁾

5.4.1.3 *Consignor, consignee and date*

The name and address of the consignor and the consignee of the dangerous goods shall be included on the dangerous goods transport document. The date the dangerous goods transport document or an electronic copy of it was prepared or given to the initial carrier shall be included.

5.4.1.4 *Information required on the dangerous goods transport document*

5.4.1.4.1 *Dangerous goods description*

The dangerous goods transport document shall contain the following information for each dangerous substance, material or article offered for transport:

- .1 The UN number preceded by the letters "UN";
- .2 The proper shipping name, as determined according to 3.1.2, including the technical name enclosed in parenthesis, as applicable (see 3.1.2.8);

¹⁾ For standardized formats, see also the relevant recommendations of the UN/ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, in particular Recommendation No.1 (United Nations Lay-out Key for Trade Documents) (ECE/TRADE/137, edition 96.1), Recommendation No. 11 (Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods) (ECE/TRADE/204, edition 96.1) and Recommendation No. 22 (Lay-out Key for standard Consignment Instructions) (ECE/TRADE/168, edition 96.1). Refer to the Trade Data Elements Directory, Volume III, Trade Facilitation Recommendations (ECE/TRADE/200)(United Nations publication sales No.E.96.II.E.13).

.3 The primary hazard class or, when assigned, the division of the goods, including for Class 1, the compatibility group letter. The words “Class” or “Division” may be included preceding the primary hazard class or division numbers;

.4 Subsidiary hazard class or division number(s) corresponding to the subsidiary risk label(s) required to be applied, when assigned, shall be entered following the primary hazard class or division and shall be enclosed in parenthesis. The words “Class” or “Division” may be included preceding the subsidiary hazard class or division numbers;

.5 Where assigned, the packing group for the substance or article which may be preceded by “PG” (e.g. “PG II”).

5.4.1.4.2 Sequence of the dangerous goods description

The five elements of the dangerous goods description specified in 5.4.1.4.1 shall be shown in the order listed above (i.e. .1, .2, .3, .4, .5) with no information interspersed, except as provided in this Code. Unless permitted or required by this Code, additional information shall be placed after the dangerous goods description.

5.4.1.4.3 Information which supplements the Proper Shipping Name in the dangerous goods description

The Proper Shipping Name (see 3.1.2) in the dangerous goods description shall be supplemented as follows:

.1 *Technical names for “n.o.s.” and other generic descriptions:* Proper Shipping Names that are assigned special provision 274 in Column 6 of the Dangerous Goods List shall be supplemented with their technical or chemical group names as described in 3.1.2.8;

.2 *Empty uncleaned packagings, bulk containers and tanks:* Empty means of containment (including packagings, IBCs, bulk containers, portable tanks, road tank vehicles and railway tank wagons) which contain the residue of dangerous goods of classes other than Class 7 shall be described as such by, for example, placing the words “EMPTY UNCLEANED” or “RESIDUE LAST CONTAINED” before or after the proper shipping name;

.3 *Wastes:* For waste dangerous goods (other than radioactive wastes) which are being transported for disposal, or for processing for disposal, the Proper Shipping Name shall be preceded by the word “WASTE”, unless this is already a part of the proper shipping name;

.4 *Elevated temperature substances:* If the Proper Shipping Name of a substance which is transported or offered for transport in a liquid state at a temperature equal to or exceeding 100°C, or in a solid state at a temperature equal to or exceeding 240°C, does not convey the elevated temperature condition (for example, by using the term “MOLTEN” or “ELEVATED TEMPERATURE” as part of the Proper Shipping Name), the word “HOT” shall immediately precede the Proper Shipping Name.

.5 *Marine Pollutants*: If the goods to be transported are marine pollutants, the goods shall be identified as “MARINE POLLUTANT” (see 3.1.2.8);

.6 *Flashpoint*: If the dangerous goods to be transported have a flashpoint of 60°C or below (in °C closed-cup (c.c.)), the minimum flashpoint shall be indicated. Because of the present of impurities the flashpoint may be lower or higher than the reference temperature indicated in the Dangerous Goods List for the substance. For class 5.2 organic peroxides which are also flammable, the flashpoint need not to be declared.

5.4.1.4.4 *Examples of dangerous goods descriptions:*

UN1098 ALLYL ALCOHOL 6.1 (3) I (21° C c.c.)

UN1098, ALLYL ALCOHOL, class 6.1, (class 3), PG I, (21°C c.c.)

UN 1092, Acrolein, stabilized, class 6.1 (3), PG I, (-24°C c.c.) MARINE POLLUTANT

UN 2761, Organochlorine pesticide, solid, toxic (Aldrin 19%), class 6.1, PG III, MARINE POLLUTANT

5.4.1.5 *Information required in addition to the dangerous goods description*

In addition to the dangerous goods description the following information shall be included after the dangerous goods description on the dangerous goods transport document.

5.4.1.5.1 *Total quantity of dangerous goods*

Except for empty uncleaned packagings, the total quantity of dangerous goods covered by the description (by volume or mass as appropriate) of each item of dangerous goods bearing a different Proper Shipping Name, UN Number or packing group shall be included. For Class 1 dangerous goods, the quantity shall be the net explosive mass. For dangerous goods transported in salvage packagings, an estimate of the quantity of dangerous goods shall be given. The number and kind (e.g. drum, box, etc) of packages shall also be indicated. UN packaging codes may only be used to supplement the description of the kind of package (e.g. one box (4G)). Abbreviations may be used to specify the unit of measurement for the total quantity.

5.4.1.5.2 *Limited quantities*

5.4.1.5.2.1

When dangerous goods are transported according to the exceptions for dangerous goods packed in limited quantities provided for in Column 7 of the Dangerous Goods List and Chapter 3.4, the words “limited quantity” or “LTD QTY” shall be included.

5.4.1.5.2.2

Where a shipment is offered in accordance with 3.4.4.1.2, the following statement shall be included in the transport document: “Transport in accordance with 3.4.4.1.2 of the IMDG Code.

5.4.1.5.3 *Salvage packagings*

For dangerous goods transported in salvage packagings, the words “SALVAGE PACKAGE” shall be included.

5.4.1.5.4 *Substances stabilized by temperature control*

If the word “STABILIZED” is part of the Proper Shipping Name (see also 3.1.2.6), when stabilization is by means of temperature control, the control and emergency temperatures (see 7.7.2) shall be indicated in the transport document, as follows:

“Control temperature: . . . °C Emergency temperature: . . . °C”.

5.4.1.5.5 *Self-reactive substances and organic peroxides*

For self-reactive substances of class 4.1 and for organic peroxides which require temperature control during transport, the control and emergency temperatures (see 7.7.2) shall be indicated on the dangerous goods transport document, as follows:

“Control temperature: . . . °C Emergency temperature: . . . °C”.

5.4.1.5.5.1

When for certain self-reactive substances of class 4.1 and organic peroxides of class 5.2 the competent authority has permitted the “EXPLOSIVE” subsidiary risk label (model No. 1) to be dispensed with for the specific package, a statement to this effect shall be included.

5.4.1.5.5.2

When organic peroxides and self-reactive substances are transported under conditions where approval is required (for organic peroxides, see 2.5.3.2.5, 4.1.7.2.2, 4.2.1.13.1 and 4.2.1.13.3; for self-reactive substances, see 2.4.2.3.2.4 and 4.1.7.2.2), a statement to this effect shall be included in the dangerous goods transport document. A copy of the classification approval and conditions of transport for non-listed organic peroxides and self-reactive substances shall be attached to the dangerous goods transport document.

5.4.1.5.5.3

When a sample of an organic peroxide (see 2.5.3.2.5.1) or a self-reactive substance (see 2.4.2.3.2.4.2) is transported, a statement to this effect shall be included in the dangerous goods transport document.

5.4.1.5.6 *Infectious substances*

The full address of the consignee shall be shown on the document, together with the name of a responsible person and his telephone number.

5.4.1.5.7 *Radioactive material*

5.4.1.5.7.1

The following information shall be included for each consignment of class 7 material, as applicable, in the order given:

.1 The name or symbol of each radionuclide or, for mixtures of radionuclides, an appropriate general description or a list of the most restrictive nuclides;

.2 A description of the physical and chemical form of the material, or a notation that the material is special form radioactive material or low dispersible radioactive material. A generic chemical description is acceptable for chemical form;

.3 The maximum activity of the radioactive contents during transport expressed in units of becquerels (Bq) with an appropriate SI prefix symbol (see 1.2.2.1). For fissile material, the mass of fissile material in units of grams (g), or appropriate multiples thereof, may be used in place of activity;

.4 The category of the package, i.e. I-WHITE, II-YELLOW, III-YELLOW;

.5 The transport index (categories II-YELLOW and III-YELLOW only);

.6 For consignments including fissile material other than consignments excepted under 6.4.11.2, the criticality safety index;

.7 The identification mark for each competent authority approval certificate (special form radioactive material, low dispersible radioactive material, special arrangement, package design, or shipment) applicable to the consignment;

.8 For consignments of more than one package, the information contained in 5.4.1.4.1.1 to .3 and 5.4.1.5.7.1.1 to .7 shall be given for each package. For packages in an overpack, freight container, or conveyance, a detailed statement of the contents of each package within the overpack, freight container, or conveyance and, where appropriate, of each overpack, freight container, or conveyance shall be included. If packages are to be removed from the overpack, freight container, or conveyance at a point of intermediate unloading, appropriate transport documents shall be made available;

.9 Where a consignment is required to be shipped under exclusive use, the statement "EXCLUSIVE USE SHIPMENT"; and

.10 For LSA-II, LSA-III, SCO-I and SCO-II, the total activity of the consignment as a multiple of A2.

5.4.1.5.7.2

The transport document shall include a statement regarding actions, if any, that are required to be taken by the carrier. The statement shall be in the languages deemed necessary by the carrier or the authorities concerned, and shall include at least the following points:

- .1 Supplementary requirements for loading, stowage, transport, handling and unloading of the package, overpack or freight container including any special stowage provisions for the safe dissipation of heat (see 7.1.14.4), or a statement that no such requirements are necessary;
- .2 Restrictions on the mode of transport or conveyance and any necessary routing instructions;
- .3 Emergency arrangements appropriate to the consignment.

5.4.1.5.7.3

In case of international transport of packages requiring competent authorities design or shipment approval, for which different approval types apply in the different countries concerned, the UN number and proper shipping name required in 5.4.1.4.1 shall be in accordance with the certificate of the country of origin of design.

5.4.1.5.7.4

The applicable competent authority certificates need not necessarily accompany the consignment. The consignor shall make them available to the carrier(s) before loading and unloading.

5.4.1.5.8 *Aerosols*

If the capacity of an aerosol is above 1000ml, this shall be declared in the transport document.

5.4.1.5.9 *Explosives*

The following information shall be included for each consignment of class 1 goods, as applicable:

.1 Entries have been included for “SUBSTANCES, EXPLOSIVE, N.O.S.”, “ARTICLES, EXPLOSIVE N.O.S.”, and “COMPONENTS, EXPLOSIVE TRAIN, N.O.S.”. When a specific entry does not exist, the competent authority of the country of origin shall use the entry appropriate to the hazard division and compatibility group. The transport document shall contain the statement: “Transport under this entry approved by the competent authority of ...” followed by the State’s distinguishing sign for motor vehicles in international traffic of the country of the competent authority.

.2 The transport of explosive substances for which a minimum water or phlegmatizer content is specified in the individual entry is prohibited when containing less water or phlegmatizer than the specified minimum. Such substances shall only be transported with special authorization granted by the competent authority of the country of origin. The transport document shall contain the statement “Transport under this

entry approved by the competent authority of ...” followed by the State’s distinguishing sign for motor vehicles in international traffic of the country of the competent authority.

.3 When explosive substances or articles are packaged “as approved by the competent authority”, the transport document shall contain the statement “Packaging approved by the competent authority of ...” followed by the State’s distinguishing sign for motor vehicles in international traffic of the country of the competent authority.

.4 There are some hazards which are not indicated by the hazard division and compatibility group of a substance. The shipper shall provide an indication of any such hazards on the dangerous goods documentation.

5.4.1.5.10 Viscous substances

When viscous substances are transported in accordance with 2.3.2.5, the following statement shall be included in the transport document: “Transport in accordance with 2.3.2.5 of the IMDG Code.”

5.4.1.5.11 Special provisions for segregation

5.4.1.5.11.1

For substances, mixtures, solutions or preparations consigned under N.O.S. entries not included in the segregation groups listed in 3.1.4.4 but belonging, in the opinion of the consignor, to one of these groups (see 3.1.4.2), the appropriate segregation group shall be included in the transport document.²⁾

5.4.1.5.11.2

When substances are loaded together in a cargo transport unit in accordance with 7.2.1.13.1.2, the following statement shall be included in the transport document: “Transport in accordance with 7.2.1.13.1.2 of the IMDG Code.”³⁾

5.4.1.5.11.3

When acid and alkali substances of class 8 are transported in the same cargo transport unit, whether in the same packaging or not, in accordance with 7.2.1.13.2, the following statement shall be included in the transport document: “Transport in accordance with 7.2.1.13.2 of the IMDG Code.

²⁾ It is recognized that a segregation group is not applicable in all cases and may, therefore, not appear in the transport document.

³⁾ Noot redactie: hier is kennelijk het aanhalingsteken sluiten (”) weggevalen.

5.4.1.5.12 *Transport of solid dangerous goods in bulk containers*

For bulk containers other than freight containers, the following statement shall be included on the transport document (see 6.9.4.6):

“Bulk container BK2 approved by the competent authority of...”

5.4.1.6 *Certification*

5.4.1.6.1

The dangerous goods transport document shall include a certification or declaration that the consignment is acceptable for transport and that the goods are properly packaged, marked and labelled, and in proper condition for transport in accordance with the applicable regulations. The text for this certification is:

“I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national government regulations.”

The certification shall be signed and dated by the consignor. Facsimile signatures are acceptable where applicable laws and regulations recognize the legal validity of facsimile signatures.

5.4.1.6.2

If the dangerous goods documentation is presented to the carrier by means of electronic data processing (EDP) or electronic data interchange (EDI) transmission techniques, the signature(s) may be replaced by the name(s) (in capitals) of the person authorized to sign.

5.4.2 *Container/vehicle packing certificate*

5.4.2.1

When dangerous goods are packed or loaded into any container⁴⁾ or vehicle, those responsible for packing the container or vehicle shall provide a “container/vehicle packing certificate” specifying the container/vehicle identification number(s) and certifying that the operation has been carried out in accordance with the following conditions:

.1 The container/vehicle was clean, dry and apparently fit to receive the goods;

.2 Packages which need to be segregated in accordance with applicable segregation requirements have not been packed together onto or in the container/vehicle (unless approved by the competent authority concerned in accordance with 7.2.2.3);

.3 All packages have been externally inspected for damage, and only sound packages have been loaded;

⁴⁾ See definition of “freight container” in 1.2.1.

.4 Drums have been stowed in an upright position, unless otherwise authorized by the competent authority, and all goods have been properly loaded and, where necessary, adequately braced with securing material to suit the mode(s)⁵⁾ of transport for the intended journey;

.5 Goods loaded in bulk have been evenly distributed within the container/vehicle;

.6 For consignments including goods of class 1 other than division 1.4, the container/vehicle is structurally serviceable in accordance with 7.4.6;

.7 The container/vehicle and packages are properly marked, labelled and placarded, as appropriate;

.8 When solid carbon dioxide (CO₂-dry ice) is used for cooling purposes, the container/vehicle is externally marked or labelled in a conspicuous place, such as, at the door end, with the words: "DANGEROUS CO₂ (DRY ICE) INSIDE. VENTILATE THOROUGHLY BEFORE ENTERING"; and

.9 A dangerous goods transport document, as indicated in 5.4.1, has been received for each dangerous goods consignment loaded in the container/vehicle.

Note: The container/vehicle packing certificate is not required for portable tanks.

5.4.2.2

The information required in the dangerous goods transport document and the container/vehicle packing certificate may be incorporated into a single document; if not, these documents shall be attached one to the other. If the information is incorporated into a single document, the document shall include a signed declaration such as "It is declared that the packing of the goods into the container/vehicle has been carried out in accordance with the applicable provisions". This declaration shall be dated and the person signing this declaration shall be identified on the document.

5.4.3. Documentation required aboard the ship

5.4.3.1

Each ship carrying dangerous goods and marine pollutants shall have a special list or manifest⁶⁾ setting out, in accordance with regulation 4.5 of chapter VII of SOLAS 1974, as amended, and with regulation 4(3) of Annex III of MARPOL 73/78, the dangerous goods and marine pollutants and the location thereof. A detailed stowage plan,

⁵⁾ See IMO/ILO/UN ECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units.

⁶⁾ FAL.2/Circ.51/Rev.1 may be used for this purpose.

which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods and marine pollutants, may be used in place of such a special list or manifest. This dangerous goods or marine pollutants list or manifest shall be based on the documentation and certification required in this Code and shall at least contain, in addition to the information in 5.4.1.4 and 5.4.1.5, the stowage location and the total quantity of the dangerous goods and marine pollutants. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

5.4.3.2 Emergency response information

5.4.3.2.1

For consignments of dangerous goods, appropriate information shall be immediately available at all times for use in emergency response to accidents and incidents involving dangerous goods in transport. The information shall be available away from packages containing the dangerous goods and immediately accessible in the event of an incident. Methods of compliance include:

- .1 appropriate entries in the special list, manifest or dangerous goods declaration; or
- .2 provision of a separate document such as a safety data sheet; or
- .3 provision of separate documentation, such as the Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS Guide) for use in conjunction with the transport document and the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG).

5.4.4 Other required information and documentation

5.4.4.1

In certain circumstances, special certificates or other documents are required such as:

- .1 a weathering certificate; as required in the individual entries of the Dangerous Goods List;
- .2 a certificate exempting a substance, material or article from the provisions of the IMDG Code (such as, see individual entries for charcoal, fishmeal, seedcake);
- .3 for new self-reactive substances and organic peroxides or new formulation of currently assigned self-reactive substances and organic peroxides, a statement by the competent authority of the country of origin of the approved classification and conditions of transport.

5.4.4.2 Fumigated units

The transport document for a fumigated unit shall show the type and amount of fumigant used and the date and time of fumigation. In

addition, instructions for disposal of any residual fumigant, including fumigation devices, if used, shall be provided.

5.4.5 Multimodal Dangerous Goods Form

5.4.5.1

This form meets the requirements of SOLAS 74, chapter VII, regulation 4, MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4 and the provisions of this chapter. The information required by the provisions of this chapter is mandatory; however the layout of this form is not mandatory.

Multimodal dangerous goods form

This form may be used as a dangerous goods declaration as it meets the requirements of SOLAS 74, chapter VII, regulation 4; MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4

1 Shipper/Consignor/Sender		2 Transport document number				
		3 Page 1 of pages	4 Shipper's reference			
6 Consignee		7 Carrier (to be completed by the carrier)				
		SHIPPER'S DECLARATION I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described below by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the applicable international and national governmental regulations.				
8 This shipment is within the limitations prescribed for: (Delete non-applicable)		9 Additional handling information				
<table border="1"> <tr> <td>PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT</td> <td>CARGO AIRCRAFT ONLY</td> </tr> </table>		PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	CARGO AIRCRAFT ONLY			
PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	CARGO AIRCRAFT ONLY					
10 Vessel/flight no. and date	11 Port/place of loading					
12 Port/place of discharge	13 Destination					
14 Shipping marks *Number and kind of packages; description of goods Gross mass (kg) Net mass (kg) Cube (m3)						
15 Container identification No./ vehicle registration No.	16 Seal number(s)	17 Container/vehicle size & type	18 Tare mass (kg)	19 Total gross mass (including tare) (kg)		
CONTAINER/VEHICLE PACKING CERTIFICATE		21 RECEIVING ORGANIZATION RECEIPT				
I hereby declare that the goods described above have been packed/ loaded into the container/vehicle identified above in accordance with the applicable provisions.** MUST BE COMPLETED AND SIGNED FOR ALL CONTAINER/VEHICLE LOADS BY PERSON		Received the above number of packages/containers/trailers in apparent good order and condition unless stated hereon: RECEIVING ORGANIZATION REMARKS:				
20 Name of company		Haulier's name	22 Name of company (OF SHIPPER PREPARING THIS NOTE)			
Name/Status of declarant		Vehicle reg. no.	Name/status of declarant			
Place and date		Signature and date	Place and date			
Signature of declarant		DRIVER'S SIGNATURE	Signature of declarant			

* **DANGEROUS GOODS:**

You must specify: Proper Shipping Name, hazard class, UN No., packing group, (where assigned) marine pollutant and observe the mandatory requirements under applicable national and international governmental regulations. For the purposes of the IMDG Code see 5.4.1.4.

** For the purposes of the IMDG Code, see 5.4.2.

Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods

Container/Vehicle Packing Certificate

The signature given overleaf in Box 20 must be that of the person controlling the container/vehicle operation. When materials are transported in bulk packagings the cargo has been evenly distributed in the container/vehicle.

It is certified that:

The container/vehicle was clean, dry and apparently fit to receive the goods. The packages and the container/vehicle have been properly marked, labelled and placarded. Any irrelevant mark, labels and placards have been removed.

If the consignments include goods of class 1, other than division 1.4, the container is structurally serviceable. When solid carbon dioxide (CO₂ – dry ice) is used for cooling purposes, the vehicle or freight container is externally marked or labelled in a conspicuous place,

No incompatible goods have been packed into the container/vehicle unless specially authorised by the Competent Authority. e.g. at the door end, with the words: DANGEROUS CO₂ GAS (DRY ICE) INSIDE – VENTILATE THOROUGHLY BEFORE ENTERING.

All packages have been externally inspected for damage and only sound packages packed. When this Dangerous Goods Form is used as a container/vehicle packing certificate only, not a combined document, a dangerous goods declaration signed by the shipper or supplier must have been issued/received to cover each dangerous goods consignment packed in the container.

Drums have been stowed in an upright position, unless otherwise authorised by the Competent Authority.

All packages have been properly packed and secured in the container/vehicle. **Note:** The container packing certificate is not required for tanks

1 Shipper/Consignor/Sender	2 Transport document number			
	3 Page of pages	4 Shipper's reference		
		5 Freight Forwarder's reference		
14 Shipping marks	*Number and kind of packages; description of goods	Gross mass (kg)	Net mass (kg)	Cube (m3)

Appendix 5

Certificates and documents required to be carried on board ships

(Note: All certificates to be carried on board must be originals)

1	All ships	Reference
	<p>International Tonnage Certificate (1969) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnage of which have been determined in accordance with the Convention.</p>	Tonnage Convention, article 7
	<p>International Load Line Certificate An International Load Line Certificate shall be issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the Convention or the Convention as modified by the 1988 LL Protocol, as appropriate.</p>	LL Convention, article 16; 1988 LL Protocol, article 18
	<p>International Load Line Exemption Certificate An International Load Line Exemption Certificate shall be issued to any ship to which an exemption has been granted under and in accordance with article 6 of the Load Line Convention or the Convention as modified by the 1988 LL Protocol, as appropriate.</p>	LL Convention, article 6; 1988 LL Protocol, article 18
	<p>Intact stability booklet Every passenger ship regardless of size and every cargo ship of 24 metres and over shall be inclined on completion and the elements of their stability determined. The master shall be supplied with a Stability Booklet containing such information as is necessary to enable him, by rapid and simple procedures, to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of loading. For bulk carriers, the information required in a bulk carrier booklet may be contained in the stability booklet.</p>	SOLAS 1974, regulations II-1/22 and II-1/25-8; 1988 LL Protocol, regulation 10

<p>Damage control plans and booklets On passenger and cargo ships, there shall be permanently exhibited plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. Booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations II-1/23, 23-1, 25-8; MSC/Circ.919</p>
<p>Minimum safe manning document Every ship to which chapter I of the Convention applies shall be provided with an appropriate safe manning document or equivalent issued by the Administration as evidence of the minimum safe manning.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation V/14.2</p>
<p>Fire safety training manual A training manual shall be written in the working language of the ship and shall be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin. The manual shall contain the instructions and information required in regulation II-2/15.2.3.4. Part of such information may be provided in the form of audio-visual aids in lieu of the manual.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/15.2.3</p>

<p>Fire Control plan/booklet General arrangement plans shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers, showing clearly for each deck the control stations, the various fire sections together with particulars of the fire detection and fire alarm systems and the fire-extinguishing appliances etc. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy shall at all times be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up to date; any alterations shall be recorded as soon as practicable. A duplicate set of fire control plans or a booklet containing such plans shall be permanently stored in a prominently marked weathertight enclosure outside the deckhouse for the assistance of shore-side fire-fighting personnel.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/15.2.4</p>
<p>On board training and drills record Fire drills shall be conducted and recorded in accordance with the provisions of regulations III/19.3 and III/19.5.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/15.2.2.5</p>
<p>Fire safety operational booklet The fire safety operational booklet shall contain the necessary information and instructions for the safe operation of the ship and cargo handling operations in relation to fire safety. The booklet shall be written in the working language of the ship and be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin. The booklet may be combined with the fire safety training manuals required in regulation II-2/15.2.3.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/16.2</p>

<p>Certificates for masters, officers or ratings Certificates for masters, officers or ratings shall be issued to those candidates who, to the satisfaction of the Administration, meet the requirements for service, age, medical fitness, training, qualifications and examinations in accordance with the provisions of the STCW Code annexed to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. Formats of certificates are given in section A-I/2 of the STCW Code. Certificates must be kept available in their original form on board the ships on which the holder is serving.</p>	<p>STCW 1978, article VI, regulation I/2; STCW Code, section A-I/2</p>
<p>International Oil Pollution Prevention Certificate An international Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with regulation 4 of Annex I of MARPOL 73/78, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ship of 400 gross tonnage and above which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to MARPOL 73/78. The certificate is supplemented with a Record of Construction and Equipment for Ships other than Oil Tankers (Form A) or a Record of Construction and Equipment for Oil Tankers (Form B), as appropriate.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 5</p>
<p>Oil Record Book Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, Part I (Machinery space operations). Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall also be provided with an Oil Record Book, Part II (Cargo/ballast operations).</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 20</p>

<p>Shipboard Oil Pollution Emergency Plan Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a Shipboard Oil Pollution Emergency Plan approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 26</p>
<p>International Sewage Pollution Prevention Certificate An International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 4 of Annex IV of MARPOL 73/78, to any ship which is required to comply with the provisions of that Annex and is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex IV, regulation 5; MEPC/Circ.408</p>
<p>Garbage Management Plan Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more shall carry a garbage management plan which the crew shall follow.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex V, regulation 9</p>
<p>Garbage Record Book Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention and every fixed and floating platform engaged in exploration and exploitation of the sea-bed shall be provided with a Garbage Record Book.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex V, regulation 9</p>

<p>Voyage data recorder system-certificate of compliance The voyage data recorder system, including all sensors, shall be subjected to an annual performance test. The test shall be conducted by an approved testing or servicing facility to verify the accuracy, duration and recoverability of the recorded data. In addition, tests and inspections shall be conducted to determine the serviceability of all protective enclosures and devices fitted to aid location. A copy of the certificate of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards, shall be retained on board the ship.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation V/18.8</p>
<p>Cargo Securing Manual All cargoes, other than solid and liquid bulk cargoes, cargo units and cargo transport units, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, all securing of such cargoes, cargo units and cargo transport units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual is required on all types of ships engaged in the carriage of all cargoes other than solid and liquid bulk cargoes, which shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulations VI/5.6 and VII/5; MSC/Circ.745</p>
<p>Document of Compliance A document of compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the ISM Code. A copy of the document shall be kept on board.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13</p>

<p>Safety Management Certificate A Safety Management Certificate shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or an organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13</p>
<p>International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate An International Ship Security Certificate (ISSC) shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by it to verify that the ship complies with the maritime security provisions of SOLAS chapter XI-2 and part A of the ISPS Code. An interim ISSC may be issued under the ISPS Code part A, section 19.4.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-2/9.1.1; ISPS Code part A, section 19 and appendices.</p>

<p>Ship Security Plan and associated records Each ship shall carry on board a ship security plan approved by the Administration. The plan shall make provisions for the three security levels as defined in part A of the ISPS Code. Records of the following activities addressed in the ship security plan shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 training, drills and exercises; .2 security threats and security incidents; .3 breaches of security; .4 changes in security level; .5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been, in; .6 internal audits and reviews of security activities; .7 periodic review of the ship security assessment; .8 periodic review of the ship security plan; .9 implementation of any amendments to the plan; and .10 maintenance, calibration and testing of any security equipment provided on board, including testing of the ship security alert system. 	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-2/9; ISPS Code part A, sections 9 and 10</p>
<p>Continuous Synopsis Record (CSR) Every ship to which chapter I of the Convention applies shall be issued with a Continuous Synopsis Record. The Continuous Synopsis Record provides an on-board record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-1/5</p>

2	In addition to the certificates listed in section 1 above, passenger ships shall carry:	
	Passenger Ship Safety Certificate¹⁾ A certificate called a Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies with the requirements of chapters II-1, II-2, III and IV and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P) shall be permanently attached.	SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12, (2000 amendments), appendix
	Exemption Certificate²⁾ When an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of SOLAS 1974, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates listed above.	SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12
	Special Trade Passenger Ship Safety Certificate, Special Trade Passenger Ship Space Certificate A Special Trade Passenger Ship Safety Certificate issued under the provisions of the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971. A certificate called a Special Trade Passenger Ship Space Certificate shall be issued under the provisions of the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.	STP 71, rule 5 SSTP 73, rule 5

- 1) The form of the Certificate and its Record of Equipment may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.
- 2) SLS.14/Circ.115 and Add.1 refers to the issue of exemption certificates.

	<p>Search and rescue co-operation plan Passenger ships to which chapter I of the Convention applies shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency.</p>	SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation V/7.3
	<p>List of operational limitations Passenger ships to which chapter I of the Convention applies shall keep on board a list of all limitations on the operation of the ship, including exemptions from any of the SOLAS, regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages.</p>	SOLAS 1974 2000 amendments), regulation V/30
	<p>Decision support system for masters In all passenger ships, a decision support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.</p>	SOLAS 1974, regulation III/29
<p>3</p>	<p>In addition to the certificates listed in section 1 above, cargo ships shall carry:</p>	
	<p>Cargo Ship Safety Construction Certificate¹⁾ A certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 500 gross tonnage and over which satisfies the requirements for cargo ships on survey, set out in regulation I/10 of SOLAS 1974, and complies with the applicable requirements of chapters II-1 and II-2, other than those relating to fire-extinguishing appliances and fire control plans.</p>	SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12

1) The form of the Certificate may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

<p>Cargo Ship Safety Equipment Certificate¹⁾ A certificate called a Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 500 gross tonnage and over which complies with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 and III and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E) shall be permanently attached.</p>	SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12 (2000 amendments), appendix
<p>Cargo Ship Safety Radio Certificate²⁾ A certificate called a Cargo Ship Safety Radio Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 300 gross tonnage and over, fitted with a radio installation, including those used in life-saving appliances, which complies with the requirements of chapters III and IV and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R) shall be permanently attached.</p>	SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12
<p>Cargo Ship Safety Certificate A certificate called a Cargo Ship Safety Certificate may be issued after survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-2, III, IV and V and other relevant requirements of SOLAS 1974 as modified by the 1988 SOLAS Protocol, as an alternative to the above cargo ship safety certificates. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C) shall be permanently attached.</p>	1988 SOLAS Protocol, regulation I/12 (2000 amendments), appendix

- 1) The form of the Certificate and its Record of Equipment may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.
- 2) The form of the Certificate and its Record of Equipment may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

<p>Exemption Certificate¹⁾ When an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of SOLAS 1974, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates listed above.</p>	SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12
<p>Document of authorization for the carriage of grain A document of authorization shall be issued for every ship loaded in accordance with the regulations of the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk either by the Administration or an organization recognized by it or by a Contracting Government on behalf of the Administration. The document shall accompany or be incorporated into the grain loading manual provided to enable the master to meet the stability requirements of the Code.</p>	SOLAS 1974, regulation VI/9; International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, section 3
<p>Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage A certificate attesting that insurance or other financial security is in force shall be issued to each ship carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of article VII, paragraph 1, of the CLC Convention have been complied with.</p>	CLC 1969, article VII

1) SLS.14/Circ.115 and Add.1 refers to the issue of exemption certificates.

<p>Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage</p> <p>A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of the 1992 CLC Convention shall be issued to each ship carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of article VII, paragraph 1, of the Convention have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State, such certificate shall be issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State, it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State.</p>	<p>CLC 1992, article VII</p>
<p>Enhanced survey report file</p> <p>Bulk carriers and oil tankers shall have a survey report file and supporting documents complying with paragraphs 6.2 and 6.3 of annex A and annex B of resolution A.744 (18) – Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-1/2; resolution A.744(18)</p>
<p>Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage</p> <p>Subject to provisions of paragraphs (4), (5), (6) and (7) of regulation 15 of Annex I of MARPOL 73/78, every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be fitted with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 15(3)(a)</p>

<p>Cargo Information The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information, confirmed in writing, on the cargo, in advance of loading. In bulk carriers, the density of the cargo shall be provided in the above information.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VI/2 and XII/10; MSC/Circ.663</p>
<p>Bulk Carrier Booklet To enable the master to prevent excessive stress in the ship's structure, the ship loading and unloading solid bulk cargoes shall be provided with a booklet referred to in SOLAS regulation VI/7.2. The booklet shall be endorsed by the Administration or on its behalf to indicate that SOLAS regulations XII/4, 5, 6 and 7, as appropriate, are complied with. As an alternative to a separate booklet, the required information may be contained in the intact stability booklet.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VI/7 and XII/8; Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code)</p>
<p>Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of regulation 13(10) of Annex I of MARPOL 73/78 shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph 2 of regulation 13A of Annex I of MARPOL 73/78.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 13A</p>

<p>Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in paragraph 2 of regulation 13B of Annex I of MARPOL 73/78.</p>	MARPOL 73/78, Annex I, regulation 13B
<p>Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record A Statement of Compliance shall be issued by the Administration to every oil tanker which has been surveyed in accordance with the requirements of the Condition Assessment Scheme (CAS) (resolution MEPC.94(46), as amended) and found to be in compliance with these requirements. In addition, a copy of the CAS Final Report which was reviewed by the Administration for the issue of the Statement of Compliance and a copy of the relevant Review Record shall be placed on board to accompany the Statement of Compliance.</p>	MARPOL 73/78, Annex I (2001 amendments (resolution MEPC.95(46)), regulation 13G; resolution MEPC.94(46)
<p>Hydrostatically Balanced Loading (HBL) Operational Manual Every oil tanker which, in compliance with regulation 13G(6)(b), operates with Hydrostatically Balanced Loading shall be provided with an operational manual in accordance with resolution MEPC.64(36).</p>	MARPOL 73/78, Annex I (2001 amendments (resolution MEPC.95(46)), regulation 13G
<p>Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual Every oil tanker fitted with an Oil Discharge Monitoring and Control system shall be provided with instructions as to the operation of the system in accordance with an operational manual approved by the Administration.</p>	MARPOL 73/78, Annex I, regulation 15(3)(c)

	<p>Subdivision and stability information Every oil tanker to which regulation 25 of Annex I of MARPOL 73/78 applies shall be provided in an approved form with information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation and data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this regulation.</p>	MARPOL 73/78, Annex I, regulation 25
4	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where appropriate, any ship carrying noxious liquid chemical substances in bulk shall carry:</p>	
	<p>International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate) An international pollution prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk (NLS certificate) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 10 of Annex II of MARPOL 73/78, to any ship carrying noxious liquid substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to MARPOL 73/78. In respect of chemical tankers, the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk and the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, issued under the provisions of the Bulk Chemical Code and International Bulk Chemical Code, respectively, shall have the same force and receive the same recognition as the NLS certificate.</p>	MARPOL 73/78, Annex II, regulations 11 and 12A
	<p>Cargo record book Every ship to which Annex II of MARPOL 73/78 applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in appendix IV to the Annex.</p>	MARPOL 73/78, Annex II, regulation 9

	<p>Procedures and Arrangements Manual (P & A Manual) Every ship certified to carry noxious liquid substances in bulk shall have on board a Procedures and Arrangements Manual approved by the Administration.</p>	<p>Resolution MEPC.18(22), chapter 2; MARPOL 73/78, Annex II, regulations 5, 5A and 8</p>
	<p>Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry noxious liquid substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex II, regulation 16</p>
5	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where applicable, any chemical tanker shall carry:</p>	
	<p>Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk A certificate called a Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the Bulk Chemical Code, should be issued after an initial or periodical survey to a chemical tanker engaged in international voyages which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under Annex II of MARPOL 73/78 for chemical tankers constructed before 1 July 1986.</p> <p>or</p>	<p>BCH Code, section 1.6; BCH Code as modified by resolution MSC.18(58), section 1.6</p>

	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk A certificate called an International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the International Bulk Chemical Code, should be issued after an initial or periodical survey to a chemical tanker engaged in international voyages which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under both chapter VII of SOLAS 1974 and Annex II of MARPOL 73/78 for chemical tankers constructed on or after 1 July 1986.</p>	<p>IBC Code, section 1.5; IBC Code as modified by resolutions MSC.16(58) and MEPC.40(29), section 1.5</p>
6	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where applicable, any gas carrier shall carry:</p>	
	<p>Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk A certificate called a Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the Gas Carrier Code, should be issued after an initial or periodical survey to a gas carrier which complies with the relevant requirements of the Code.</p>	<p>GC Code, section 1.6</p>
	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk A certificate called an International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the International Gas Carrier Code, should be issued after an initial or periodical survey to a gas carrier which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under chapter VII of SOLAS 1974 for gas carriers constructed on or after 1 July 1986.</p>	<p>IGC Code, section 1.5; IGC Code as modified by resolution MSC.17(58), section 1.5</p>

7	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any high-speed craft shall carry:</p> <p>High-Speed Craft Safety Certificate A certificate called a High-Speed Craft Safety Certificate shall be issued after completion of an initial or renewal survey to a craft which complies with the requirements of the 1994 HSC Code or the 2000 HSC Code, as appropriate.</p>	SOLAS 1974, regulation X/3; 1994 HSC Code, section 1.8; 2000 HSC Code, section 1.8
	<p>Permit to Operate High-Speed Craft A certificate called a Permit to Operate High-Speed Craft shall be issued to a craft which complies with the requirements set out in paragraphs 1.2.2 to 1.2.7 of the 1994 HSC Code or the 2000 HSC Code, as appropriate.</p>	1994 HSC Code, section 1.9; 2000 HSC Code, section 1.9
8	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying dangerous goods shall carry:</p>	
	<p>Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods The Administration shall provide the ship with an appropriate document as evidence of compliance of construction and equipment with the requirements of regulation II-2/19 of SOLAS 1974. Certification for dangerous goods, except solid dangerous goods in bulk, is not required for those cargoes specified as class 6.2 and 7 and dangerous goods in limited quantities.</p>	SOLAS 1974, (2000 amendments), regulation II-2/19.4

9	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying dangerous goods in packaged form shall carry:</p>	
	<p>Dangerous goods manifest or stowage plan Each ship carrying dangerous goods in packaged form shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with the classification set out in the IMDG Code, the dangerous goods on board and the location thereof. Each ship carrying dangerous goods in solid form in bulk shall have a list or manifest setting forth the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.</p>	<p>SOLAS 1974, (2002 amendments), regulations VII/4.5 and VII/7-2; MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4</p>
10	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying INF cargo shall carry:</p>	
	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo A ship carrying INF cargo shall comply with the requirements of the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code) in addition to any other applicable requirements of the SOLAS regulations and shall be surveyed and be provided with the International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VII/16; INF Code (resolution MSC.88(71)), paragraph 1.3</p>

11	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any Nuclear Ship shall carry:</p>	
	<p>A Nuclear Cargo Ship Safety Certificate or Nuclear Passenger Ship Safety Certificate, in place of the Cargo Ship Safety Certificate or Passenger Ship Safety Certificate, as appropriate. Every Nuclear powered ship shall be issued with the certificate required by SOLAS chapter VIII.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VIII/10</p>

Other certificates and documents which are not mandatory	
Special purpose ships	
<p>Special Purpose Ship Safety Certificate In addition to SOLAS certificates as specified in paragraph 7 of the Preamble of the Code of Safety for Special Purpose Ships, a Special Purpose Ship Safety Certificate should be issued after survey in accordance with the provisions of paragraph 1.6 of the Code for Special Purpose Ships. The duration and validity of the certificate should be governed by the respective provisions for cargo ships in SOLAS 1974. If a certificate is issued for a special purpose ship of less than 500 gross tonnage, this certificate should indicate to what extent relaxations in accordance with 1.2 were accepted.</p>	<p>Resolution A.534(13) as amended by MSC/Circ.739; SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
Offshore support vessels	
<p>Certificate of Fitness for Offshore Support Vessels When carrying such cargoes, offshore support vessels should carry a Certificate of Fitness issued under the “Guidelines for the Transport and Handling of Limited Amounts of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels”. If an offshore support vessel carries only noxious liquid substances, a suitably endorsed International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk may be issued instead of the above Certificate of Fitness.</p>	<p>Resolution A.673(16); MARPOL 73/78, Annex II, regulation 13(4)</p>

Diving systems		
Diving System Safety Certificate A certificate should be issued either by the Administration or any person or organization duly authorized by it after survey or inspection to a diving system which complies with the requirements of the Code of Safety for Diving Systems. In every case, the Administration should assume full responsibility for the certificate.		Resolution A.536(13), section 1.6
Dynamically supported craft		
Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate To be issued after survey carried out in accordance with paragraph 1.5.1(a) of the Code of Safety for Dynamically Supported Craft.		Resolution A.373(X), section 1.6
Mobile offshore drilling units		
Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate To be issued after survey carried out in accordance with the provisions of the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1979, or, for units constructed on or after 1 May 1991, the Code for the Construction and Equipment of Drilling Units, 1989.		Resolution A.414(XI), section 1.6; Resolution A.649(16) section 1.6; Resolution A.649(16) as modified by resolution MSC.38(63), section 1.6
Wing-In-Ground (WIG) Craft		
Wing-in-ground Craft Safety Certificate A certificate called a WIG Craft Safety Certificate should be issued after completion of an initial or renewal survey to a craft, which complies with the provisions of the Interim Guidelines for WIG craft.		MSC/Circ.1054, section 9

	<p>Permit to Operate WIG Craft A permit to operate should be issued by the Administration to certify compliance with the provisions of the Interim Guidelines for WIG craft.</p>	MSC/Circ.1054, section 10
	<p>Noise levels</p>	
	<p>Noise Survey Report A noise survey report should be made for each ship in accordance with the Code on Noise Levels on Board Ships.</p>	Resolution A.468(XII), section 4.3

Appendix 6

Simpler shipping marks¹⁾

I. Background

1. The purpose of shipping marks is to identify cargo and help in moving it rapidly, smoothly and safely without delays or confusion to its final destination and to enable the checking of cargo against documents. However, in some instances marks have become so lengthy and detailed that the sides of packages can no longer hold them. It has been said that packages become documents. The result is unnecessary costs, mistakes, confusion and shipment delays, and the purpose of shipping marks is compromised.

2. Shipping marks differ widely between countries and between modes of transport. With the increasing volume of international trade, with the advent of multimodal and combined transport, with the growing need to manage such data for the best use in modern systems and automatic data-processing facilities, and with increasing cost-consciousness, it is clear that simple and consistent standards for shipping marks should be established.

3. Some of the benefits of such standardization are:
Reduced cost. Each character eliminated from shipping marks saves time and money in marking goods, in typing documents, in transcribing information and in computer usage.

¹⁾ This is Recommendation No. 15, third edition (May 1992) of the U.N. Economic Commission for Europe, and has been adopted by the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures.

Quicker checking of cargoes and documents – for instance, in cargo tallying and checking of documentary credits. This leads to quicker turn-round of vessels and improved cash flow.

Increased safety by using internationally recognized symbols for handling instructions and danger warnings.

Trouble-free delivery of goods. The purpose of shipping marks is fulfilled; the delays and other difficulties caused through lengthy, complex marks are avoided.

Examples:

Complicated Shipping Mark

*Simple
Shipping
Mark*

ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED	ABC
BOMBAY INDIA	1234
CONTRACT NO. 1234	BOMBAY
IMPORT LICENCE NO. SA-100-77-35790	1/25
PACKAGE NO. 1 OF 25	
DESTINATION: BOMBAY INDIA	
NET WEIGHT: 401 KGS	
GROSS WEIGHT: 462 KGS	
DIMENSIONS: 105CMLx90CMWx62CMH	
CONTRACTOR: STANDARD TRADING CO LTD TOKYO JAPAN	
MADE IN THE UNITED KINGDOM	

4. Following detailed research carried out in several countries, in particular in France, the German Democratic Republic, Japan, Sweden, The Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, and in co-operation with international organisations such as the International Organisation for Standardization (ISO) and the International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA), it was agreed to put forward a recommendation setting out:

A Standard Shipping Mark for marking on packages and for reproduction in documents.

Information Marks for providing any necessary additional information on packages only.

5. It was recognized that shipping marks are predominantly stipulated by importers. While this Recommendation is particularly directed at them – especially their purchase and documentary credit departments – it applies equally to others responsible for the marking, handling and documentation – for example, Government offices and agencies, international organisations, trading companies, manufacturers, export packers, warehousemen, freight forwarders, groupage and inland clearance

depot operators, stevedores, port authorities, carriers by any mode of transport, as well as measuring and tallying institutions.

II. Scope

6. This Recommendation aims at establishing a standard consignment identifier in the form of a simplified and standardized shipping mark, for marking on packages and for reproduction in documents. It also aims at establishing rules for the use of information marks, although these are not part of this Recommendation.

III. Field of application

7. The Standard Shipping Mark established in this Recommendation should be used for marking on packages moved internationally by all modes of transport, for reproduction in related documents, and as data elements in trade data interchange.

IV. References

8. The following documents have been taken into account in the preparation of the present Recommendation:

UN/ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, Recommendation No. 1, "ECE Layout Key for Trade Documents" (now referred to as the United Nations Layout Key for Trade Documents), ME/TTD/73/D1.

UN/ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, Recommendation No. 8, "Common Access Reference", TRADE/WP.4/INF.50:TD/B/FAL/INF.50.

International Trade Centre (ITC) (a joint UNCTAD/GATT organ), "Reference Document on International Standardization of Selected Products, Packaging and Labelling", ITC/DFO/INF/78/Rev.2.

International Air Transport Association (IATA), Resolution 606, "Cargo Identification Forms".

International Cargo Handling Co-ordination Association (ICH-CA), "Recommendations for the Marking of General Cargo".

V. Standardized marks

The Standard Shipping Mark

9. This Recommendation establishes a Standard Shipping Mark and sets out information marks.

10. The Standard Shipping Mark is made up of the following four elements in the sequence indicated and should be shown both on packages and documents.

Example

(1) Initials or abbreviated name	ABC
(2) Reference number	1234
(3) Destination	BOMBAY
(4) Package number	1/25

Any of the four elements which is considered unnecessary for a shipment may be omitted. Section VI below gives some examples of further simplified marks.

(1) **Initials or abbreviated name of consignee or buyer:** name/address should not be shown in full except for rail transport, where the CIM Convention requires full address on all packages; this is conventional practice also for road transport. Note: exporters and importers could usefully agree on a set of initials/abbreviations to be used for all shipments between them. If an abbreviated name is preferred to initials, the consignees'/buyers' name, as abbreviated in their telex answerback or cable address, could be used.

(2) **Reference number:** should be as brief as possible to avoid confusion and mistranscription. Only the most important number of those available, e.g. shipment *or* order *or* invoice number as agreed between seller and buyer, should be shown. Such information as "Order No." and the year and date accompanying numbers should be avoided.

(3) **Destination:** The name of the port or place of ultimate destination of the goods (port of discharge, place of delivery, place of delivery by on-carrier) should always be shown.

In case of trans-shipment during the transport, also the name of the port or place of trans-shipment can be indicated, preceded by VIA, e.g. NEW DELHI VIA BOMBAY.

However, in multimodal/combined transport only the ultimate destination of the goods should be shown; this will permit the transport operator to send the goods by the preferred route (e.g. via Adelaide rather than Sydney) and will avoid interruption of the transport at the place of trans-shipment (e.g. goods marked CANBERRA VIA SYDNEY could be held for clearance at Sydney).

Example: ABC
 1234
 CANBERRA
 1/25

(4) **Package number.** The running number and, where known, the total number of packages or pieces should be indicated as, for example, 1/25, 2/25, and so on to 25/25. This is shown on documents as "1/25", meaning "package number 1 of 25". Such indications as "P/No." need not be given.

Information Marks

11. Information Marks are not essential for delivery to destination; they are shown on packages (clearly separated from the Standard Shipping Mark), but do not form part of the shipping mark to be reproduced in documents.

12. The *Gross Weight*, shown in kilograms, should be marked whenever it assists safe handling or (as for airfreight) correct stowage. It should be marked below the Standard Shipping Mark but separated from it; example 462KG. Information such as "GROSS/BRUTTO WEIGHT" need not be shown.

13. Other details such as *Country of Origin* or *Import Licence No.* are sometimes required by government regulations or might facilitate Customs clearance. Details can also be included at the buyer's request to facilitate sorting and redistribution of the goods. It is however not advisable to show the Sender's name/address on packages if it increases the risk of pilferage. All such details should be well separated from the Standard Shipping Mark and be kept to an absolute minimum. They should be abbreviated as much as possible, for example IL GG22455 17067 2 instead of IMPORT LICENCE NUMBER. G/G22455-17067-2.

14. It is normally not necessary to show *Net Weight* and *Linear Dimensions* on packages (although this is done conventionally on certain goods such as chemicals in drums or on very large packages); national and international regulations should, to the extent possible, not make such details mandatory. When required they can be abbreviated as, for example, N401KG 105 x 90 x 62CM.

Special notes on Standardized Marks

15.1. Shipping marks must not exceed ten lines of 17 characters per line. This is the maximum for documents and computer systems established in accordance with internationally recommended standards.

15.2. Only characters which can be produced by typewriter and telex equipment or can be transmitted by electronic means should be used for the Standard Shipping Mark and Information Marks. These are the letters A to Z, the numerals 0 to 9, the space character and the following graphic characters: full stop [.] , hyphen or minus [-] , parenthesis [()] , oblique stroke or slant [/] and comma [,]. Certain other graphic characters may be used as control characters within the UN/ECE trade data

interchange syntax rules an¹⁾ should be avoided in shipping marks; they are the following: plus [+], colon [:], apostrophe ['], equals sign [=], question mark [?] and asterisk [*].

15.3. Geometric or other figures (e.g. diamonds, triangles, squares,) should not be used for the Standard Shipping Mark or Information Marks.

15.4. Where the Standard Mark is required in more than one alphabet or language (e.g. Cyrillic, Arabic, Chinese), at least one mark should be shown in the Roman alphabet. The other mark should be shown in brackets beside the first or on another side of the package (marks are shown on two sides of the individual packages of the shipment – see section VII). Only the mark in the Roman alphabet should be reproduced in documents. (These rules will not apply to Standard Shipping Marks shown on goods moving between countries where the Roman alphabet is not used.)

15.5. Colour coding – such as the marking of green stripes or crosses – should be avoided whenever possible, and no reference in documents to such coding should be required.

VI. Simplified marking for different modes of transport

16. The Standard Shipping Mark can be simplified further for some modes of transport whereas Cargo Handling Marks – especially danger marks – must be shown in full.

Loose general cargo in all modes of transport should be fully marked in accordance with section V.

Groupage cargo. Even if the groupage cargo makes the greater part of its journey in a container or a TIR trailer, handling at various groupage depots is necessary and individual parts of the shipment should be fully marked in accordance with section V. If a full container or trailer consigned by one shipper is broken down during transit for split deliveries, all parts should likewise be fully marked.

Full loads (i.e. full container loads (FCL), trailers, wagons or air-line ULDs containing goods sent from one shipper to one consignee): the Standard Shipping Mark can be simplified as follows:

- a. if the load is covered by a single set of documents and if packaging and contents are identical in every way – size, type, grade (for example, 50-kg bags of rolled oats or refined sugar), the Standard Shipping Mark should not be at all necessary;
- b. if the load is covered by more than one set of documents (e.g. two sets of invoices for accounting purposes) or comprises packages whose contents differ, only items 2 and 4 of the Standard Shipping

¹⁾ Noot redactie: hier wordt kennelijk het woord “and” bedoeld.

Mark (Reference No. and Package No.) should be necessary to check goods against documents and for identification of the goods by Customs or consignee.

Example: 1234
 1/25

17. In any event, it must be possible to cross-reference packages to a comprehensive packing list for Customs examination and for purposes of sorting and redistribution.

18. It should be noted that containers and trailers containing dangerous goods must bear on the outside the danger labels and other mandatory data such as correct technical name/proper shipping name of the contents. Similar rules apply to radioactive material.

Air freight, loose or consolidated cargo.

19. IATA Resolution 606 sets out the mandatory and optional content of shipping marks for air freight:

a. The Standard Shipping Mark. The Air Waybill No., as a unique reference, replaces items 1 and 2 of the Standard Shipping Mark (Abbreviated Name and Reference Number); the three-letter IATA code can be used to shorten item 3 (Destination); item 4 remains unchanged.

Example: 015-12345675
 DEL
 1/25

b. For consolidated (groupage) cargo, the House AWB No. can be shown at the end of the marks.

c. Information Marks. IATA Regulations state that the gross weight may be shown below the shipping mark and the full consignee address must appear on at least one package.

Special notes on the Unique Identification Code methodology (UNIC)

20. Implementation by commerce, carriers and Governments of revised Recommendation No. 8 of the UN/ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, "Unique Identification Code methodology", could further simplify shipping marks while enhancing the possibilities of using automated procedures, including electronic trade data interchange.

21. The Unique Identification Code (UNIC) could be used to replace items 1 and 2 of the Standard Shipping Mark (Abbreviated Name and

Reference Number) and link up with ADP systems in one or both countries.

Example: 16/128735258/B1928
HELSINKI
1/25

22. Eventually, if a comprehensive ADP system existed for control of goods movements and transmission of information, and was used by the countries and carriers concerned in a particular goods movement, it would be possible to replace the Standard Shipping Mark entirely (except for item 4 – Package Number) with the UNIC.

Example: 16/128735258/B1928
1/25

23. An interesting comparison may be made with the ADP methods used by containership operators to control and trace cargoes worldwide by sole use of the container number, e.g. ABCU 2128835, and those used by airlines with the Air Waybill No., e.g. 015-12345675.

Bar coding

24. When bar coding shipping marks, the maximum number of characters that can be encoded depends on several factors, primarily: the bar code printing technique, reading equipment and symbology. For companies or organizations wishing to bar code the Standard Shipping Marks it is important that the appropriate symbology and reading equipment are chosen.

VII. Methods of marking

On documents

25. The United Nations Layout Key specifies a position for entering shipping marks, under the heading “Marks and Numbers”, in the following way:

Transport details		Terms of delivery and payment
Shipping marks; Container No.	Number and kind of packages; Goods description	
ABC	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1234	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
BOMBAY	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1/25	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	

Only the Standard Shipping Mark should be shown and *buyers should ensure that documentation instructions (in particular those given in documentary credits) do not call for any additional details to be shown under "Marks and Numbers" other than the Standard Shipping Mark.* The "Special notes on standardized marks" under section V should also be considered in this respect.

On cargo

26. The keywords for cargo marking are: Big, Bold and Brief.

The Standard Shipping Mark

a. should be marked centrally on two sides of the package or pallet load; loose cargo by conventional sea freight should be marked on the top also;

b. should be in characters 5 cm high, but can be varied where necessary in proportion to the size of the package;

c. should preferably be stencilled using black ink (or a colour contrasting with the background) which is waterproof, permanent and resistant to humidity and friction.

Note 1 – If a felt-tip is used, the ink must be waterproof and permanent, as indicated on the barrel of suitable pens. Writing should be large, clear and in capital letters.

Note 2 – Fluorescent colours might be considered. Red should only be used for dangerous cargo. Some colours might merge with the background under fluorescent, mercury or sodium vapour lighting.

Information Marks should be well separated from the Standard Shipping Mark and should be shown in smaller characters or in a different colour.

Special notes on methods of marking

27. Unpacked items, e.g. ironwork, should be marked with a metal tag, securely wired. Tie-on tags can be used for personal effects. Tags and tie-on labels should otherwise be avoided.

Bales should be marked on both sides.

Bags and sacks should be marked on both sides with a marking fluid which impregnates the material. Where contents can sift through a material, such as Hessian, marking should be done before filling.

Drums should be marked on the head (top) and side; the size of the characters on the head may be reduced because of the small area available for marking.

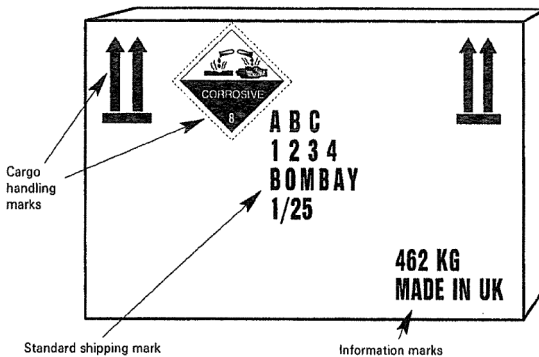
Carboys should be marked with self-adhesive labels on two opposite sides.

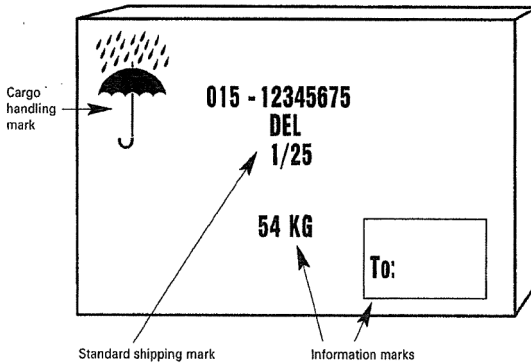
Areas which will be covered by straps or bands should not be marked.

Old marks should be completely obliterated.

Annex

Sea Freight



Air Freight**Appendix 7**

[To be issued in due course]

Resolutie FAL .10(35) van 16 januari 2009

Tijdens haar vijfendertigste zitting heeft de Vereenvoudigingscommissie op 16 januari 2009 in overeenstemming met artikel VII, tweede lid, onderdeel a, van het Verdrag bij Resolutie FAL.10(35) wijzigingen aangenomen.

De Engelse tekst¹⁾ van genoemde resolutie²⁾ luidt als volgt:

¹⁾ De Franse tekst is niet geplaatst.

²⁾ De depositaris heeft vervolgens nog een nieuw punt 6 ingevoegd bij de Bijlage bij Resolutie FAL.10(35). Dit punt luidt als volgt:

„6* The existing Recommended Practice 2.6.4 is deleted and replaced by:

“2.6.4 **Recommended Practice.** In cases where a ship, serving in a scheduled programme, calls again at the same port at least once within 14 days and where minor changes in the crew have taken place, public authorities should not normally require a new, full Crew List to be submitted but should accept the existing Crew List with the changes indicated.”

* Consequential amendment included by the Secretariat.”

Resolution FAL.10(35)**(Adopted on 16 January 2009)****Amendments to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965**

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 thirty-fifth 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, the amendments to the Convention, the text of which is 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 15 May 2010 unless, prior to 15 February 2010, at least one-third of Contracting Governments to the Convention 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 said amendments.
-

Annex

**Amendments to the Annex to the Convention on Facilitation of
International Maritime Traffic, 1965**

SECTION 2

ARRIVAL, STAY AND DEPARTURE OF THE SHIP

B.

Contents and purpose of documents

1. In Recommended Practice 2.2.2 after “• flag State of ship” the following new text is inserted:
“• voyage number”.
2. In Recommended Practice 2.3.1(a) after “• call sign” the following new text is inserted:
“• voyage number”.
3. In Recommended Practice 2.3.1(b) after “• call sign” the following new text is inserted:
“• voyage number”.
4. In Standard 2.6.1 after “• call sign” the following new text is inserted:
“• voyage number”.
5. The existing Standard 2.6.3 is deleted and is replaced by:
“2.6.3 *Not in use*”.
6. The existing Recommended Practice 2.7.1 is deleted and is replaced by:
“2.7.1 *Not in use*”.
7. In Recommended Practice 2.7.3 after “• flag State of ship” the following new text is inserted:
“• voyage number”.
8. In Recommended Practice 2.7.3 the following text is deleted:
“• type of identity document supplied by the passenger
• serial number of identity document”
and replaced by the following new text:
“• type of identity or travel document supplied by the passenger
• serial number of identity or travel document”.

9. In Standard 2.8.1 the text reading “• Voyage reference” is amended to read “• Voyage number”.

10. In Standard 2.8.1 at the end, after “• Stowage position on board”, the following new text is inserted:

“• Additional information”.

SECTION 3

ARRIVAL AND DEPARTURE OF PERSONS

A.

Arrival and departure requirements and procedures

11. In the second sentence in Standard 3.3.6 after the words “responsible for the costs of” insert “stay and”.

12. The existing Standard 3.10 is deleted and replaced by the following new text:

“3.10 **Standard.** A passport or an identity document issued in accordance with relevant ILO conventions, or else a valid and duly recognized seafarer’s identity document, shall be the basic document providing public authorities with information relating to the individual member of the crew on arrival or departure of a ship.”

B.

Measures to facilitate clearance of passengers, crew and baggage

13. In Standard 3.14 after the words “accept persons” insert “present”.

14. The existing Standard 3.15 is deleted and replaced by the following new text:

“3.15 **Recommended Practice.** Public authorities should not impose unreasonable or disproportionate fines upon shipowners, in the event that any control document in possession of a passenger is found by public authorities to be inadequate, or if, for that reason, the passenger is found to be inadmissible to the State.”

D.

Facilitation for ships engaged on cruises and for cruise passengers

15. The existing Standard 3.21 is deleted and replaced by the following new text:

“3.21 **Recommended Practice.** For cruise ships, the General Declaration, the Passenger List and the Crew List should be required only at the first port of arrival and final port of departure in a country, provided that there has been no change in the circumstances of the voyage.”

16. The existing Recommended Practice 3.35 is deleted and is replaced by:

“3.35 *Not in use*”.

Appendix 1

IMO FAL Forms

17. The existing IMO FAL Forms are deleted and replaced by the following ones:

**“IMO GENERAL DECLARATION
(IMO FAL Form 1)**

<input type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure			
1.1 Name and type of ship		1.2 IMO number	
1.3 Call sign		1.4 Voyage number	
2. Port of arrival/departure		3. Date and time of arrival/departure	
4. Flag State of ship	5. Name of master	6. Last port of call/Next port of call	
7. Certificate of registry (Port; date; number)		8. Name and contact details of ship's agent	
9. Gross tonnage	10. Net tonnage		
11. Position of the ship in the port (berth or station)			
12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
13. Brief description of the cargo			
14. Number of crew	15. Number of passengers	16. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
17. Cargo declaration	18. Ship's Stores Declaration		
19. Crew list	20. Passenger List	21. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
22. Crew's Effects Declaration (only on arrival)	23. Maritime Declaration of Health (only on arrival)		
24. Date and signature by master, authorized agent or officer			

For official use

IMO – CARGO DECLARATION
(IMO FAL Form 2)

	Arrival	Departure	Page Number
1.1 Name of ship	1.2 IMO number		
1.3 Call sign	1.4 Voyage number		
2. Port where report is made	3. Flag State of ship		
4. Name of master	5. Port of loading/Port of discharge		
B/L No.*	6. Marks and numbers	7. Number and kind of packages, description of goods, or, if available, the HS code	8. Gross weight
			9. Measurement
10. Date and signature by master, authorized agent or officer			

* Transport document number. Also state original ports of shipment in respect to goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

IMO SHIP'S STORES DECLARATION
(IMO FAL Form 3)

		<input type="text"/>	<input type="text"/>	Page Number
		Arrival	Departure	
1.1 Name of ship		1.2 IMO number		
1.3 Call sign		1.4 Voyage number		
2. Port of arrival/departure		3. Date of arrival/departure		
4. Flag State of ship		5. Last port of call/Next port of call		
6. Number of persons on board		7. Period of stay		
8. Name of article	9. Quantity	10. Location on board	11. Official use	
12. Date and signature by master, authorized agent or officer				

IMO CREW'S EFFECTS DECLARATION
(IMO FAL Form 4)

					Page Number
1.1 Name of ship			1.2 IMO number		
1.3 Call sign			1.4 Voyage number		
2. Flag State of ship					
3. No.	4. Family name, given names	5. Rank or rating	6. Effects ineligible for relief from customs duties and taxes or subject to prohibitions or restrictions*	7. Signature	
8. Date and signature by master, authorized agent or officer					

* e.g. wines, spirits, cigarettes, tobacco etc.

IMO CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

				Arrival	Departure	Page Number
1.1 Name of ship			1.2 IMO number			
1.3 Call sign			1.4 Voyage number			
2. Port of arrival/departure			3. Date of arrival/departure			
4. Flag State of ship			5. Last port of call			
6. No.	7. Family name, given names	8. Rank or rating	9. Nationality	10. Date and place of birth	11. Nature and number of identity document	
12. Date and signature by master, authorized agent or officer						

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1966, 162, *Trb.* 1986, 115, rubriek J van *Trb.* 1974, 68, *Trb.* 1993, 135, *Trb.* 1994, 209 en *Trb.* 1996, 198 en rubriek C van *Trb.* 2006, 45 en *Trb.* 2007, 189.

De vertaling van de geconsolideerde tekst van het Verdrag, met Bijlage en Aanhangsels, met inbegrip van de wijzigingen van 7 juli 2005, luidt als volgt:

**Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale
verkeer ter zee**

De Verdragsluitende Regeringen:

Verlangend het verkeer ter zee te vergemakkelijken door de met de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen die internationale reizen maken, samenhangende formaliteiten, vereiste documenten en procedures te vereenvoudigen en tot een minimum te beperken;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

De Verdragsluitende Regeringen nemen de verplichting op zich overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag en de daarbij behorende Bijlage, alle passende maatregelen te nemen om het internationale verkeer ter zee te vergemakkelijken en te bespoedigen, en om onnodige vertragingen voor de schepen en de zich aan boord daarvan bevindende personen en goederen te voorkomen.

Artikel II

1. De Verdragsluitende Regeringen nemen de verplichting op zich, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, samen te werken bij het opstellen en uitvoeren van maatregelen voor het vergemakkelijken van de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen. Deze maatregelen mogen, voor zover ook maar enigszins mogelijk, niet minder gunstig zijn dan maatregelen die van toepassing zijn ten aanzien van andere internationale middelen van vervoer; wel kunnen zij, ten gevolge van bijzondere eisen, van die maatregelen verschillen.

2. De maatregelen voor het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee voorzien in dit Verdrag en de daarbij behorende Bijlage zijn zowel van toepassing op schepen van kuststaten als op die van andere dan kuststaten, voor zover de Regeringen van die landen Partij zijn bij dit Verdrag.

3. De bepalingen van dit Verdrag zijn niet van toepassing op oorlogsschepen of plezierjachten.

Artikel III

De Verdragsluitende Regeringen nemen de verplichting op zich samen te werken bij het tot stand brengen van een zo groot mogelijke uniformiteit in de formaliteiten, vereiste documenten en procedures in alle aangelegenheden waarbij deze uniformiteit leidt tot vergemakkelijking en verbetering van het internationale verkeer ter zee, alsmede tot een zo groot mogelijke beperking van eventuele wijzigingen in formaliteiten, vereiste documenten en procedures die nodig zijn om aan bijzondere eisen van binnenlandse aard te kunnen voldoen.

Artikel IV

Teneinde de in de voorgaande artikelen van dit Verdrag vervatte doeleinden te verwezenlijken, nemen de Verdragsluitende Regeringen de verplichting op zich, hetzij onderling, hetzij door tussenkomst van de Inter-gouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie¹⁾ (hierna te noemen de „Organisatie”), samen te werken in aangelegenheden betrekking hebbende op formaliteiten, vereiste documenten en procedures, alsmede de toepassing daarvan op het internationale verkeer ter zee.

Artikel V

1. Geen bepaling van dit Verdrag of de daarbij behorende Bijlage mag worden uitgelegd als zijnde een beletsel voor verdergaande faciliteiten die een Verdragsluitende Regering krachtens haar nationale wet of de bepalingen van enige andere internationale overeenkomst met betrekking tot het internationale verkeer ter zee verleent of in de toekomst kan verlenen.

2. Geen bepaling van dit Verdrag of de daarbij behorende Bijlage mag worden uitgelegd als zijnde een belemmering voor een Verdragsluitende Regering tijdelijke maatregelen toe te passen, die door die Regering noodzakelijk worden geoordeeld ter handhaving van de openbare zeden, orde en veiligheid of ter voorkoming van het binnendringen of van de verbreiding van ziekten of plagen die schadelijk zijn voor de volksgezondheid, voor dieren of voor planten.

¹⁾ De naam van de Organisatie is veranderd in „Internationale Maritieme Organisatie” uit hoofde van wijzigingen van het Verdrag van de Organisatie die op 22 mei 1982 in werking zijn getreden.

3. Alle aangelegenheden waarin dit Verdrag niet uitdrukkelijk voorziet blijven onderworpen aan de wetten van de Verdragsluitende Regeringen.

Artikel VI

Voor de toepassing van dit Verdrag en de daarbij behorende Bijlage wordt verstaan onder:

a. *Normen*, de maatregelen waarvan de uniforme toepassing door de Verdragsluitende Regeringen overeenkomstig het Verdrag noodzakelijk en uitvoerbaar is, teneinde het internationale verkeer ter zee te vergemakkelijken;

b. *Aanbevolen werkwijzen*, de maatregelen waarvan de toepassing door de Verdragsluitende Regeringen wenselijk is, teneinde het internationale verkeer ter zee te vergemakkelijken.

Artikel VII

1. De Bijlage bij dit Verdrag kan door de Verdragsluitende Regeringen worden gewijzigd, hetzij op voorstel van een van hen, hetzij door een Conferentie die daartoe speciaal is bijeengeroepen.

2. Elk van de Verdragsluitende Regeringen kan een voorstel doen tot wijziging van de Bijlage door toezending van een ontwerpwijziging aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen de „Secretaris-Generaal”):

a. Elke overeenkomstig dit lid voorgestelde wijziging zal door de Vereenvoudigingscommissie van de Organisatie in overweging worden genomen, mits een dergelijk voorstel ten minste drie maanden voor de bijeenkomst van de Commissie is rondgezonden. Indien een wijziging wordt aangenomen door twee derde van de in de Commissie aanwezige en hun stem uitbrengende Verdragsluitende Regeringen, zal hiervan door de Secretaris-Generaal aan alle Verdragsluitende Regeringen worden kennisgegeven.

b. Elke overeenkomstig het in dit lid bepaalde tot stand gekomen wijziging van de Bijlage wordt van kracht vijftien maanden na kennisgeving van het voorstel daartoe aan alle Verdragsluitende Regeringen door de Secretaris-Generaal, tenzij binnen twaalf maanden na de kennisgeving ten minste een derde van de Verdragsluitende Regeringen de Secretaris-Generaal schriftelijk heeft bericht het voorstel niet te aanvaarden.

c. De Secretaris-Generaal geeft alle Verdragsluitende Regeringen kennis van elke overeenkomstig het bepaalde in paragraaf b ontvangen mededeling, alsmede van de datum waarop de wijziging van kracht wordt.

d. De Verdragsluitende Regeringen die een wijziging niet aanvaarden worden niet door die wijziging gebonden, maar dienen de in Artikel VIII van dit Verdrag bepaalde procedure te volgen.

3. Een Conferentie van Verdragsluitende Regeringen ter bestudering van wijzigingen van de Bijlage wordt door de Secretaris-Generaal bijeengeroepen op verzoek van ten minste een derde van deze Regeringen. Elke wijziging die door deze Conferentie wordt aanvaard met tweederdemeerderheid van de aanwezige en hun stem uitbrengende Verdragsluitende Regeringen, wordt van kracht zes maanden na de datum waarop de Secretaris-Generaal de Verdragsluitende Regeringen in kennis stelt van het aanvaarden van de wijziging.

4. De Secretaris-Generaal geeft alle ondertekenende Regeringen onverwijld kennis van het aanvaarden en van kracht worden van elke overeenkomstig de bepalingen van dit artikel tot stand gekomen wijziging.

Artikel VIII

1. Elke Verdragsluitende Regering die het niet mogelijk acht aan een norm te voldoen door haar eigen formaliteiten, documenten of procedures daarmee geheel in overeenstemming te brengen of die het om bijzondere redenen nodig oordeelt voorschriften te stellen die van die norm verschillen, stelt de Secretaris-Generaal daarvan in kennis, onder mededeling van de punten van verschil tussen de door haar gevolgde werkwijze en die norm. Een dergelijke kennisgeving wordt gedaan zo spoedig mogelijk na de inwerkingtreding van dit Verdrag voor de desbetreffende Regering of na de invoering van bedoelde afwijkende formaliteiten, documenten of procedures.

2. Kennisgeving door een Verdragsluitende Regering van een dergelijk verschil in het geval van een wijziging in een norm of van een nieuw aanvaarde norm dient zo spoedig mogelijk na het van kracht worden van een gewijzigde of nieuw aanvaarde norm, of na het besluit tot invoering van dergelijke afwijkende formaliteiten, documenten of procedures, te worden gedaan aan de Secretaris-Generaal, waarbij tevens kan worden aangegeven welke maatregelen worden overwogen teneinde de formaliteiten, documenten of procedures in volledige overeenstemming te brengen met de gewijzigde of nieuwe norm.

3. Bij de Verdragsluitende Regeringen wordt erop aangedrongen hun formaliteiten, documenten en procedures zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met de aanbevolen werkwijze. Zodra een Verdragsluitende Regering haar eigen formaliteiten, documenten en procedures in overeenstemming brengt met een aanbevolen werkwijze, stelt zij de Secretaris-Generaal daarvan in kennis.

4. De Secretaris-Generaal doet de Verdragsluitende Regeringen mededeling van elke aan hem overeenkomstig de bepalingen van de voorgaande leden van dit artikel gedane kennisgeving.

Artikel IX

Op verzoek van ten minste een derde van het aantal Verdragsluitende Regeringen, roept de Secretaris-Generaal een Conferentie van Verdragsluitende Regeringen bijeen ter herziening of wijziging van dit Verdrag. Een herziening of wijziging wordt aangenomen met een meerderheid van twee derde van het aantal door de Conferentie uitgebrachte stemmen en vervolgens gewaarmerkt en door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Regeringen ter aanvaarding. Een jaar na aanvaarding van de herziening of de wijzigingen door twee derde van het aantal Verdragsluitende Regeringen, wordt elke herziening of wijziging van kracht voor alle Verdragsluitende Regeringen, met uitzondering van die Regeringen die, alvorens deze herziening of wijziging van kracht wordt, verklaren dat zij deze niet aanvaarden. Met een meerderheid van twee derde van het aantal uitgebrachte stemmen kan de Conferentie bij het aanvaarden van een herziening of wijziging bepalen dat die van zodanige aard is dat elke Verdragsluitende Regering die een dergelijke verklaring heeft ingediend en die de herziening of wijziging niet binnen een termijn van een jaar nadat de herziening of wijziging van kracht wordt, aanvaardt, na afloop van die termijn ophoudt Partij te zijn bij het Verdrag.

Artikel X

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening gedurende zes maanden na de datum van dit Verdrag en staat daarna open voor toetreding.

2. De Regeringen van de Staten die lid zijn van de Verenigde Naties of van een of meer van de gespecialiseerde organisaties, of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie, dan wel Partij zijn bij het Statuut van het Internationale Gerechtshof kunnen Partij worden bij dit Verdrag door:

- a. ondertekening zonder voorbehoud ten aanzien van aanvaarding;
- b. ondertekening onder voorbehoud ten aanzien van aanvaarding gevolgd door aanvaarding; of
- c. toetreding.

Aanvaarding of toetreding geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal.

3. De Regering van een Staat die niet gerechtigd is Partij te worden krachtens het tweede lid van dit artikel, kan door tussenkomst van de Secretaris-Generaal een aanvraag indienen Partij te mogen worden en wordt overeenkomstig het tweede lid als Partij toegelaten, mits haar aan-

vraag is goedgekeurd door twee derde van het aantal leden van de Organisatie, niet zijnde Geassocieerde Leden.

Artikel XI

Dit Verdrag treedt in werking zestig dagen na de datum waarop de Regeringen van ten minste tien Staten het hebben ondertekend zonder voorbehoud ten aanzien van aanvaarding, of akten van aanvaarding of toetreding hebben nedergelegd. Voor een Regering die daarna tot aanvaarding of toetreding overgaat, treedt het in werking zestig dagen na nederlegging van de akte van aanvaarding of toetreding.

Artikel XII

Drie jaar nadat dit Verdrag voor een Verdragsluitende Regering in werking is getreden, kan die Regering het opzeggen door daarvan schriftelijk kennis te geven aan de Secretaris-Generaal, die alle Verdragsluitende Regeringen kennis geeft van de inhoud en de datum van ontvangst van bedoelde kennisgeving. Deze opzegging wordt van kracht een jaar, of zoveel later als in de kennisgeving wordt vermeld, na ontvangst daarvan door de Secretaris-Generaal.

Artikel XIII

1. a. De Verenigde Naties, voor zover deze het besturend lichaam voor een gebied zijn, of een Verdragsluitende Regering die verantwoordelijk is voor de buitenlandse betrekkingen van een gebied, treden zo spoedig mogelijk in overleg met een dergelijk gebied teneinde te trachten dit Verdrag tot dat gebied uit te breiden, en kunnen te allen tijde, door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-Generaal, verklaren dat het Verdrag eveneens voor dat gebied geldt.

b. Met ingang van de datum waarop de kennisgeving is ontvangen of met ingang van een in de kennisgeving eventueel genoemde andere datum, geldt dit Verdrag eveneens voor het daarin genoemde gebied.

c. De bepalingen van artikel VIII van dit Verdrag zijn van toepassing op elk gebied waartoe dit Verdrag overeenkomstig het bepaalde in dit artikel wordt uitgebreid; onder de uitdrukking „zijn eigen formaliteiten, documenten en procedures” dienen in dit geval mede te worden begrepen de voorschriften welke binnen dat gebied van kracht zijn.

d. Dit Verdrag houdt op van toepassing te zijn voor een bepaald gebied, één jaar na ontvangst door de Secretaris-Generaal van een daartoe strekkende kennisgeving, of met ingang van een daarin bepaalde latere datum.

2. De Secretaris-Generaal geeft alle Verdragsluitende Regeringen kennis van de uitbreiding van dit Verdrag krachtens het eerste lid van dit

artikel tot een bepaald gebied, telkens met vermelding van de datum met ingang waarvan het Verdrag daartoe is uitgebreid.

Artikel XIV

De Secretaris-Generaal stelt alle ondertekenende Regeringen, alle Verdragsluitende Regeringen en alle leden van de Organisatie in kennis van:

- a. de op dit Verdrag gestelde ondertekeningen, alsmede de data waarop deze zijn gesteld;
- b. de nederlegging van akten van aanvaarding en toetreding, alsmede de data waarop deze zijn nedergelegd;
- c. de datum waarop het Verdrag overeenkomstig de bepalingen van artikel XI in werking treedt;
- d. eventuele kennisgevingen ontvangen overeenkomstig het bepaalde in de artikelen XII en XIII, alsmede de data waarop deze zijn ontvangen;
- e. de bijeenroeping van een conferentie op grond van de artikelen VII of IX.

Artikel XV

Dit Verdrag en de daarbij behorende Bijlage worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal, die gewaarmerkte afschriften daarvan zal doen toekomen aan de ondertekenende en toetredende Regeringen. Zodra dit Verdrag in werking treedt, wordt het overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties door de Secretaris-Generaal geregistreerd.

Artikel XVI

Dit Verdrag en de daarbij behorende Bijlage worden opgesteld in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Er zullen officiële vertalingen van dit Verdrag in de Russische en de Spaanse taal worden vervaardigd en tezamen met de ondertekende teksten worden nedergelegd.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend²⁾.

GEDAAN te Londen, op 9 april 1965.

²⁾ Ondertekeningen achterwege gelaten.

Bijlage

DEEL 1

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN EN ALGEMENE BEPALINGEN

A.

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage dient onder de volgende uitdrukkingen te worden verstaan:

Voor de afvaart ontdekte verstekeling. Een persoon die zich verborgen houdt op een schip, of in lading die vervolgens aan boord van een schip wordt geladen, zonder de toestemming van de reder of de gezagvoerder of enige andere verantwoordelijke persoon, en die wordt ontdekt aan boord van het schip voordat het de haven verlaat.

Lading. Alle goederen, waren, koopmansgoederen en artikelen van welke aard ook die per schip worden vervoerd, niet zijnde poststukken, scheepsvoorraad, scheepsreserveonderdelen, scheepsuitrustingsstukken, persoonlijke eigendommen van de bemanning en reisbagage van de passagiers.

Persoonlijke eigendommen van de bemanning. Kleding, artikelen voor dagelijks gebruik en alle andere artikelen, waaronder begrepen geldmiddelen, die het eigendom van de bemanning zijn en zich aan boord van het schip bevinden.

Bemanningslid. Iedere persoon die aan boord van een schip tijdens een reis daadwerkelijk is belast met werkzaamheden op enigerlei wijze verband houdend met het schip en die voorkomt op de bemanningslijst.

Cruiseschip. Een schip dat een internationale reis maakt en passagiers vervoert die deelnemen aan een groepsprogramma en aan boord verblijven teneinde georganiseerde toeristische uitstapjes te maken in een of meer havens, en dat gedurende de reis in de regel:

- a. geen andere passagiers aan boord neemt of laat ontschepen;
- b. geen lading laadt of lost.

In- en uitklaring. Vervullen van de douaneformaliteiten die noodzakelijk zijn om goederen in het vrije verkeer te kunnen brengen, uit te kunnen voeren of onder een andere douaneregeling te kunnen plaatsen.

Vrijgave door de douane. Door de douaneautoriteiten verrichte handelingen om goederen die in- of uitgeklaard zijn ter beschikking van de betrokken personen te stellen.

Document. Informatiedrager waarin gegevens elektronisch of niet-elektronisch worden gepresenteerd.

Verwachte tijd van aankomst (ETA). Het tijdstip waarop een schip verwacht aan te komen bij het loodsstation van een haven, of waarop het verwacht een specifieke locatie in het havengebied te bereiken, waar havenvoorschriften van toepassing zijn.

Manifest. Document met daarin een beknopt overzicht van de diverse gegevens van de vrachtbrieven en andere vervoersdocumenten die zijn afgegeven voor het vervoer van goederen aan boord van schepen.

Passagier op doorreis. Een passagier die per schip uit het buitenland arriveert met het doel zijn reis per schip of ander vervoermiddel voort te zetten naar een ander land.

Door de passagiers meegenomen bagage. Eigendommen, waaronder geldmiddelen kunnen zijn begrepen, die voor een passagier met hetzelfde schip worden vervoerd als waarmee de passagier zelf wordt vervoerd, ongeacht of zij al dan niet onder zijn persoonlijke berusting zijn, voor zover deze niet worden vervoerd op grond van een vervoersovereenkomst of soortgelijke overeenkomst.

Haven. Elk(e) haven, terminal, offshore-terminal, schip, scheepswerf of rede die respectievelijk dat in de regel wordt gebruikt voor het laden, lossen, repareren of voor anker liggen van schepen, of enige andere plaats die een schip kan aandoen.

Poststukken. Briefpost en andere voorwerpen die worden aangeboden om door een schip te worden vervoerd teneinde te worden verzonden door postadministraties en bestemd om te worden afgeleverd aan postadministraties in de aanloophavens van het schip.

Openbaar gezag. De organen of functionarissen in een Staat die verantwoordelijk zijn voor het toepassen en doen naleven van de wetten en voorschriften van die Staat, voor zover deze betrekking hebben op enig aspect van de normen en aanbevolen werkwijzen als vervat in deze Bijlage.

Veiligheidsmaatregelen. Maatregelen ontwikkeld en geïmplementeerd in overeenstemming met internationale overeenkomsten ter verbetering van de veiligheid aan boord van schepen, in en om havens en havenfaciliteiten en van goederen in de internationale logistieke keten ter opsporing en voorkoming van wederrechtelijke gedragingen¹⁾.

Reder. Iedere eigenaar of exploitant van een schip, ongeacht of die een natuurlijke persoon of een al dan niet rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam is, alsmede eenieder die handelt namens de reder of de exploitant.

Scheepsdocumenten. Certificaten en overige documenten die de gezagvoerder dient te overleggen teneinde aan te tonen dat het vaartuig aan de internationale of nationale regelgeving voldoet.

Scheepsuitrustingsstukken. Artikelen, niet zijnde tot het schip behorende reserveonderdelen, die zich aan boord daarvan bevinden om daar te worden gebruikt, voor zover deze verplaatsbaar zijn, doch niet gebruikt kunnen worden, daaronder begrepen voorwerpen zoals reddingsboten, reddingsmiddelen, meubelen, scheepstuigage en dergelijke.

¹⁾ Verwezen wordt naar het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, 1988 (SUA-verdrag), de Internationale code inzake de beveiliging van schepen en havenvoorzieningen (ISPS-code) en het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), hoofdstuk XI-2.

Scheepsreserveonderdelen. Artikelen voor reparatie of vervanging, bestemd om deel te gaan uitmaken van het schip waarmee zij worden vervoerd.

Scheepsvoorraad. Artikelen bestemd om te worden gebruikt aan boord van een schip, waaronder begrepen verbruiksgoederen, goederen die worden vervoerd met de bedoeling deze te verkopen aan passagiers en bemanningsleden, brandstof en smeermiddelen, met uitsluiting evenwel van scheepsuitrustingsstukken en scheepsreserveonderdelen.

Walverlof. Toestemming aan een bemanningslid om gedurende het verblijf van het schip in een haven aan wal te gaan. Het openbaar gezag kan hieraan geografische of tijdsbepalingen stellen.

Verstekeling. Een persoon die zich verborgen houdt op een schip, of in lading die vervolgens aan boord van een schip wordt geladen, zonder de toestemming van de reder of de gezagvoerder of enige andere verantwoordelijke persoon, en die wordt ontdekt aan boord van het schip nadat het de haven heeft verlaten, of in de lading terwijl deze wordt gelost in de haven van aankomst, en die door de gezagvoerder als verstekeling wordt aangegeven bij de desbetreffende autoriteiten.

Tijdelijke invoer. De douaneregeling ingevolge welke bepaalde goederen in een douanegebied kunnen worden binnengebracht met volledige of gedeeltelijke voorwaardelijke ontheffing van de invoerrechten en -heffingen en zonder toepassing van invoerverboden en -bepalingen van economische aard; dergelijke goederen moeten worden ingevoerd voor een specifiek doel en moeten bestemd zijn om binnen een bepaalde termijn weder te worden uitgevoerd zonder enige wijziging te hebben ondergaan, behoudens de normale waardedaling als gevolg van het gebruik dat ervan wordt gemaakt.

Tijd van aankomst. Het tijdstip waarop een schip in een haven afmeert, hetzij door voor anker te gaan of ligplaats te nemen langs een kade.

Vervoersdocument. Informatie waaruit blijkt dat er een vervoersovereenkomst bestaat tussen een reder en een afzender, zoals een zeevrachtbrief, een cognossement of een document voor gecombineerd vervoer.

B.

Algemene bepalingen

Overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van artikel V van het Verdrag beletten de bepalingen van de Bijlage het openbaar gezag niet de door dat gezag passend geoordeelde maatregelen te nemen, waaronder begrepen het vragen van nadere gegevens, hetgeen nodig zou kunnen zijn in gevallen waarin het vermoeden bestaat van fraude of in verband met problemen van bijzondere aard die een ernstige bedreiging vormen voor de openbare orde, de openbare veiligheid of de volksgezondheid, waaronder wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de vei-

ligheid van de zeescheepvaart en de illegale handel in verdovende middelen en psychotrope stoffen, of om het binnendringen of de verbreiding tegen te gaan van ziekten of plagen die schadelijk zijn voor dieren of voor planten.

1.1 *Norm.* Het openbaar gezag eist in alle gevallen dat slechts essentiële gegevens worden verstrekt en houdt het aantal daarvan zo laag mogelijk.

1.1.1 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou rekening moeten houden met de gevolgen die de introductie van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie zou kunnen hebben voor het vergemakkelijgingsproces, en zou deze samen met reders en alle andere betrokken partijen in overweging moeten nemen.

Bestaande informatievereisten en controleprocedures zouden moeten worden vereenvoudigd, en er zou aandacht besteed moeten worden aan de wenselijkheid van compatibiliteit met andere relevante informatiesystemen.

1.2 *Aanbevolen werkwijze.* Niettegenstaande het feit dat in deze Bijlage documenten voor bepaalde doeleinden afzonderlijk kunnen zijn voorgeschreven en vereist, zou het openbaar gezag, daarbij rekening houdend met de belangen van hen die de documenten moeten invullen, alsook met het doel waarvoor zij moeten worden gebruikt, ervoor zorg moeten dragen dat in alle gevallen waarin zulks mogelijk is en de gang van zaken daardoor aanmerkelijk zou worden vergemakkelijkt twee of meer van dergelijke documenten tot een enkele worden verenigd.

1.3 *Aanbevolen werkwijze.* Door de Verdragsluitende Regeringen opgelegde maatregelen en procedures ten behoeve van de veiligheid of het voorkomen van de handel in verdovende middelen dienen doelmatig te zijn en waar mogelijk gebruik te maken van informatietechnologie. Dergelijke maatregelen en procedures (bijv. risicobeheer en wederzijds controleren van informatie) dienen zodanig geïmplementeerd te worden dat de hinder voor schepen, personen of eigendommen aan boord tot een minimum wordt beperkt en onnodige vertragingen worden voorkomen.

C.

Systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie

1.4 *Norm.* Bij het invoeren van systemen voor de elektronische uitwisseling van gegevens die door het openbaar gezag worden verlangd voor de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen, personen en lading teneinde in- en uitklaringsprocessen te vergemakkelijken, moedigen de Verdragsluitende Regeringen het openbaar gezag en andere betrokken

partijen (reders, verladers, zeehavens en/of scheepsbevrachters, etc.) aan gegevens uit te wisselen overeenkomstig de relevante normen van de VN, met inbegrip van de VN/EDIFACT-normen (elektronische gegevensuitwisseling voor overheid, handel en vervoer).

1.5 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt alle voor de in- en uitklaringsprocessen benodigde documenten in papieren vorm, wanneer deze met behulp van technieken voor gegevensverwerking op gewoon papier zijn vervaardigd, op voorwaarde dat zij leesbaar zijn, in overeenstemming met de documentopmaak zoals vervat in het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee zijn, en de benodigde informatie bevatten.

1.6 *Norm.* Bij het invoeren van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie ten behoeve van in- en uitklaringsprocessen, beperkt het openbaar gezag de informatie die wordt verlangd van reders en andere betrokken partijen tot hetgeen wordt vereist krachtens het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee.

1.7 *Aanbevolen werkwijze.* Bij het plannen, invoeren of wijzigen van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie ten behoeve van in- en uitklaringsprocessen, zou het openbaar gezag ernaar moeten streven:

- a. alle betrokken partijen vanaf het begin de gelegenheid tot overleg te geven;
- b. bestaande procedures te evalueren en de overbodige af te schaffen;
- c. vast te stellen welke procedures geautomatiseerd dienen te worden;
- d. de aanbevelingen van de Verenigde Naties (VN) en de relevante ISO-normen zo veel mogelijk navolging te geven;
- e. deze systemen geschikt te maken voor multimodaal vervoer; en
- f. passende stappen te nemen om de implementatiekosten van deze systemen voor operators en overige private partijen zo laag mogelijk te houden.

1.7.1 *Aanbevolen werkwijze.* De Verdragsluitende Regeringen dienen het openbaar gezag en overige betrokken partijen aan te moedigen samen te werken bij of rechtstreeks deel te nemen aan de ontwikkeling van elektronische systemen die gebruik maken van internationaal overeengekomen normen teneinde de uitwisseling van informatie inzake de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen, personen en lading te verbeteren en de interoperabiliteit tussen de systemen van het openbaar gezag en overige betrokken partijen te waarborgen.

1.8 *Norm.* Bij het invoeren van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie ten behoeve van in- en uitklaringsprocessen, moedigt het openbaar gezag het gebruik ervan door zeevaartondernemingen

en andere betrokken partijen aan, maar beperkt het serviceniveau dat beschikbaar is voor ondernemingen die geen gebruik maken van dergelijke technieken niet.

1.8.1 *Aanbevolen werkwijze.* De Verdragsluitende Regeringen dienen het openbaar gezag aan te moedigen regelingen in te voeren die handelaars en vervoersondernemers met inbegrip van schepen in staat stellen alle informatie die door het openbaar gezag verlangd wordt in verband met de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen, personen en lading in te dienen bij een enkele ingang, waarbij dubbel werk wordt voorkomen.

D.

Illegale handel in verdovende middelen

1.9 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou moeten streven naar samenwerkingsovereenkomsten met reders en andere betrokken partijen teneinde hun vermogen om drugsmokkel te bestrijden te verbeteren, en daarbij vergemakkelijking moeten aanmoedigen. Dergelijke overeenkomsten kunnen gebaseerd zijn op de Memoranda van Overeenstemming en de bijbehorende richtlijnen van de Internationale Douane-raad²⁾.

1.10 *Norm.* Wanneer het openbaar gezag, reders en andere betrokken partijen in het kader van samenwerkingsovereenkomsten toegang krijgen tot gevoelige commerciële of andere informatie, wordt deze informatie vertrouwelijk behandeld.

E.

Controletechnieken

1.11 *Norm.* Het openbaar gezag maakt gebruik van risicobeheer ter verbetering van zijn grenscontroleprocedures met betrekking tot:

- de vrijgave/in- en uitklaring van lading;
- veiligheidsvereisten; en
- zijn vermogen smokkel aan te pakken,

waardoor het rechtmatige vervoer van personen en goederen vergemakkelijkt wordt.

²⁾ Sinds 1994 bekend als de Werelddouaneorganisatie.

DEEL 2

AANKOMST, VERBLIJF EN VERTREK VAN HET SCHIP

Dit deel bevat de bepalingen betreffende de formaliteiten die door het openbaar gezag van de reders worden verlangd bij de aankomst, het verblijf en het vertrek van het schip; deze betekenen niet dat bepaalde certificaten en andere met het schip vervoerde papieren voor zover deze betrekking hebben op de registratie, de meting, de veiligheid en de bezetting van het schip en andere daarmee verband houdende gegevens niet aan de bevoegde autoriteiten zouden behoeven te worden overgelegd.³⁾

A.

Algemeen

2.1 *Norm.* Het openbaar gezag verlangt niet dat bij aankomst of vertrek van schepen waarop dit Verdrag van toepassing is andere documenten dan die waarop dit deel betrekking heeft worden overgelegd.

Deze documenten zijn:

- generale verklaring
- aangifte van de lading
- aangifte van de scheepsvoorraad
- aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning
- bemanningslijst
- passagierslijst
- manifest van gevaarlijke stoffen
- Het document dat wordt vereist voor postzendingen krachtens het Algemene Postverdrag
- maritieme gezondheidsverklaring.

Noot:

De volgende FAL-formulieren zijn opgesteld, zoals vervat in Aangangsel 1:

- generale verklaring – FAL-formulier 1
- aangifte van de lading – FAL-formulier 2
- aangifte van de scheepsvoorraad – FAL-formulier 3
- aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning – FAL-formulier 4
- bemanningslijst – FAL-formulier 5
- passagierslijst – FAL-formulier 6
- manifest van gevaarlijke stoffen – FAL-formulier 7.

³⁾ Zie FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MS/Circ.1151.

2.1.1 *Norm.* Verdragsluitende Regeringen vereisen geen consulaire formaliteiten, heffingen of lasten in verband met documenten voor de in- en uitklaring van schepen.

2.1.2 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou procedures moeten ontwikkelen om informatie die aan de aankomst en het vertrek voorafgaat te gebruiken om het verwerken van door het openbaar gezag verlangde informatie te vergemakkelijken ten behoeve van het versnellen van de daaropvolgende vrijgave/in- of uitklaring van lading en douaneformaliteiten voor personen.

2.1.3 *Aanbevolen werkwijze.* De nationale wetgeving zou de voorwaarden moeten vaststellen voor het indienen van informatie die aan de aankomst en het vertrek voorafgaat. Wat betreft het tijdstip waarop de aan de aankomst voorafgaande informatie moet worden ingediend geldt dat dit normaliter niet ver voor het tijdstip waarop het schip het land van vertrek verlaat zou moeten liggen. De nationale wetgeving zou echter, in aanvulling op de basisregel, tevens uitzonderingen kunnen vaststellen indien de voor de reis benodigde tijd korter is dan waar de basisregel van uitgaat.

2.1.4 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou niet de indiening van een afzonderlijke generale verklaring, aangifte van de lading, bemanningslijst en passagierslijst moeten verlangen indien de gegevens van deze documenten reeds in de aan de aankomst voorafgaande informatie zijn begrepen.

2.1.5 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou:

- a. systemen moeten ontwikkelen voor de elektronische verzending van gegevens ten behoeve van de indiening van aan de aankomst en het vertrek voorafgaande informatie; en
- b. moeten overwegen de aan de aankomst en het vertrek voorafgaande informatie opnieuw of verder te gebruiken in daaropvolgende procedures als onderdeel van alle informatie die vereist is voor de vrijgave/in- of uitklaring van lading en douaneformaliteiten voor passagiers.

B.

Inhoud en betekenis van de documenten

2.2 *Norm.* De generale verklaring is het basisdocument bij aankomst en vertrek dat de door het openbaar gezag verlangde gegevens met betrekking tot een schip bevat.

2.2.1 *Aanbevolen werkwijze.* Zowel voor de aankomst als voor het vertrek van een schip zou hetzelfde model van generale verklaring moeten worden aanvaard.

2.2.2 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag eist niet dat de generale verklaring meer bevat dan de volgende gegevens:

- naam, type en IMO-nummer van het schip
- roepnaam
- vlaggenstaat van het schip
- bijzonderheden met betrekking tot de registratie
- bijzonderheden met betrekking tot de tonnage
- naam van de gezagvoerder
- naam en contactgegevens van de scheepsagent
- korte omschrijving van de lading
- aantal bemanningsleden
- aantal passagiers
- beknopte gegevens betreffende de reis
- datum en tijdstip van aankomst of datum van vertrek
- haven van aankomst of vertrek
- ligplaats van het schip in de haven
- benodigdheden van het schip in termen van ontvangstfaciliteiten voor afval en residuen
- laatste aanloophaven/volgende aanloophaven.

2.2.3 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt dat de generale verklaring wordt gedateerd en ondertekend door de gezagvoerder, de scheepsagent of een andere persoon die daartoe door de gezagvoerder naar behoren is gemachtigd, dan wel wordt gelegaliseerd op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag.

2.3 *Norm.* De aangifte van lading is het basisdocument bij aankomst en vertrek dat de door het openbaar gezag verlangde gegevens met betrekking tot de lading bevat. Er kan echter worden verlangd dat bijzonderheden met betrekking tot een eventueel gevaarlijke lading afzonderlijk worden verstrekt.

2.3.1. *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag eist niet dat de aangifte van de lading meer bevat dan de volgende gegevens:

- a. bij aankomst:
 - naam en IMO-nummer van het schip
 - vlaggenstaat van het schip
 - naam van de gezagvoerder
 - roepnaam
 - haven van laden
 - haven waar rapport is opgesteld

- identificatie van de container(s), wanneer van toepassing; merken en nummers; aantal en soort van de colli; hoeveelheid en omschrijving van de goederen of, indien beschikbaar, de HS-code⁴⁾
- transportdocumentnummers voor lading die in de desbetreffende haven moet worden gelost
 - havens waar de aan boord gebleven lading zal worden gelost
 - oorspronkelijke haven(s) van verzending bij goederen die onder een document voor multimodaal vervoer of vrachtbrieven worden verzonden.
- b. bij vertrek:
 - naam en IMO-nummer van het schip
 - vlaggenstaat van het schip
 - naam van de gezagvoerder
 - roepnaam
 - haven van lossen
 - met betrekking tot goederen die in de desbetreffende haven zijn ingeladen: identificatie van de container(s), wanneer van toepassing; merken en nummers; aantal en soort van de colli; hoeveelheid en omschrijving van de goederen
 - transportdocumentnummers voor lading die in de desbetreffende haven is ingeladen.

Noot: Ten behoeve van een adequate omschrijving van het aantal en soort van de colli op de aangifte van de lading, zouden reders en andere betrokken partijen moeten waarborgen dat de buitenverpakking van de goederen wordt vermeld. Indien de goederen op pallets staan, zou het aantal en soort van de colli op de pallet(s) moeten worden vermeld. Indien de goederen op de pallet niet zijn verpakt, zou de hoeveelheid en de omschrijving van de goederen op de pallet moeten worden vermeld.

Noot: Om de verwerking van de door het openbaar gezag verlangde gegevens te vergemakkelijken, zouden alle betrokken partijen een passende omschrijving van de goederen moeten gebruiken en zich moeten onthouden van het gebruik van generieke benamingen als „algemene lading”, „onderdelen”, etc.

2.3.2 *Norm.* Met betrekking tot de aan boord gebleven lading, verlangt het openbaar gezag slechts een globale opsomming van een zo klein mogelijk aantal belangrijke gegevens.

⁴⁾ Internationaal Verdrag betreffende het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen; eveneens bekend als het „Geharmoniseerde Systeem” (HS). Dit internationaal verdrag trad op 1 januari 1988 in werking; het heeft tot doel een systeem voor omschrijving en codering in te stellen dat door douaneadministraties gebruikt kan worden bij het benoemen van artikelen of artikelgroepen ten behoeve van het vaststellen van douanetarieven en het verzamelen van statistische gegevens.

2.3.3 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt dat de aangifte van de lading wordt gedateerd en ondertekend door de gezagvoerder, de scheepsagent of een andere persoon die daartoe door de gezagvoerder naar behoren is gemachtigd, dan wel wordt gelegaliseerd op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag.

2.3.4 *Norm.* In plaats van de aangifte van de lading aanvaardt het openbaar gezag een afschrift van het manifest van het schip, mits dit ten minste de gegevens bevat die overeenkomstig aanbevolen werkwijze 2.3.1 en norm 2.3.2 worden verlangd en mits ondertekend of gelegaliseerd en gedateerd overeenkomstig het bepaalde in norm 2.3.3.

2.3.4.1 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag kan als alternatief voor norm 2.3.4 ook genoegen nemen met een afschrift van het overeenkomstig norm 2.3.3 ondertekende of gelegaliseerde, of voor eensluidend gewaarmerkte, vervoersdocument, indien de aard en hoeveelheid van de lading dit toelaten en mits alle gegevens die overeenkomstig aanbevolen werkwijze 2.3.1 en norm 2.3.2 worden verlangd en geïdentificeerd, voor zover deze niet in deze documenten voorkomen, eveneens op andere wijze worden verstrekt en naar behoren worden gewaarmerkt.

2.3.5 *Norm.* Het openbaar gezag keurt goed dat niet op het manifest vermelde pakketten in het bezit van de gezagvoerder op de aangifte van de lading worden weggelaten, mits bijzonderheden over deze pakketten afzonderlijk worden verstrekt.

Noot: Bijzonderheden over niet op het manifest vermelde pakketten zouden moeten worden verstrekt op een afzonderlijk formulier en zouden relevante delen moeten omvatten van de gewoonlijk op de aangifte van de lading gegeven informatie. Daartoe zou het IMO-formulier voor de aangifte van de lading kunnen worden gebruikt, met een gewijzigde titel, die bijvoorbeeld zou kunnen luiden: „Lijst van niet op het manifest vermelde pakketten.”

2.4 *Norm.* De aangifte van de scheepsvoorraad is het basisdocument bij aankomst en vertrek dat de door het openbaar gezag verlangde gegevens met betrekking tot de scheepsvoorraad bevat.

2.4.1 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt dat de aangifte van de scheepsvoorraad wordt gedateerd en ondertekend door de gezagvoerder of door een andere scheepsofficier die daartoe door de gezagvoerder naar behoren is gemachtigd en persoonlijk bekend is met de feiten die op de scheepsvoorraad betrekking hebben, dan wel wordt gelegaliseerd op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag

2.5 *Norm.* De aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning is het basisdocument dat de door het openbaar gezag ver-

langde gegevens bevat voor zover die betrekking hebben op de persoonlijke bezittingen van de bemanning. Bij vertrek wordt deze aangifte niet verlangd.

2.5.1 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt dat de aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning wordt gedateerd en ondertekend door de gezagvoerder of een andere scheepsofficier die daartoe door de gezagvoerder naar behoren is gemachtigd, dan wel wordt gelegaliseerd op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag. Het openbaar gezag kan eveneens verlangen dat elk bemanningslid zijn handtekening plaatst onder de aangifte die betrekking heeft op zijn persoonlijke eigendommen, of zo hij die niet kan zetten, deze van zijn teken voorziet.

2.5.2 *Aanbevolen werkwijze.* In de regel zou het openbaar gezag slechts gegevens moeten verlangen met betrekking tot de persoonlijke eigendommen van bemanningsleden die niet in aanmerking zouden komen voor vrijstelling van douanerechten en -heffingen of waarop verbodsbepalingen of beperkingen van toepassing zijn.

2.6 *Norm.* De bemanningslijst is het basisdocument dat het openbaar gezag verlangt en dat gegevens bevat die betrekking hebben op het aantal leden van de bemanning en de samenstelling van de bemanning bij aankomst of vertrek van een schip.

2.6.1 *Norm.* Het openbaar gezag eist niet dat de bemanningslijst meer bevat dan de volgende gegevens:

- naam en IMO-nummer van het schip
- vlaggenstaat van het schip
- roepnaam
- achternaam
- voornamen
- nationaliteit
- rang of klasse
- geboortedatum en -plaats
- soort en nummer van het identiteitsbewijs
- haven en datum van aankomst
- laatste aanloophaven.

2.6.2 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt dat de bemanningslijst wordt gedateerd en ondertekend door de gezagvoerder of een andere scheepsofficier die daartoe door de gezagvoerder naar behoren is gemachtigd, dan wel wordt gelegaliseerd op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag.

2.6.3 *Norm.* Het openbaar gezag verlangt in de regel niet dat er telkens wanneer een schip een haven aandoet een bemanningslijst wordt

ingediend in gevallen waarin een schip, dat een regelmatige dienst onderhoudt, ten minste eenmaal per 14 dagen dezelfde haven aandoet en er geen verandering in de samenstelling van de bemanning heeft plaatsgevonden. In dit geval wordt een verklaring van „geen wijziging” overgelegd op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag.

2.6.4 *Aanbevolen werkwijze.* Indien de in norm 2.6.3 genoemde omstandigheden van toepassing zijn, maar er kleine veranderingen in de samenstelling van de bemanning hebben plaatsgevonden, zou het openbaar gezag in de regel niet moeten verlangen dat er een nieuwe, complete bemanningslijst wordt ingediend maar zou het de bestaande bemanningslijst met daarop aangegeven de wijzigingen moeten aanvaarden.

2.7 *Norm.* De passagierslijst is het basisdocument dat het openbaar gezag verlangt bij aankomst of vertrek van een schip en dat gegevens bevat met betrekking tot de passagiers.

2.7.1 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou geen passagierslijsten mogen verlangen wanneer deze betrekking hebben op korte zeereizen of gecombineerde scheeps- en treinreizen tussen aan elkaar grenzende landen.

2.7.2 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou naast de passagierslijsten geen inschepings- of ontschepingskaarten moeten verlangen met betrekking tot passagiers wier namen op die lijsten voorkomen. Indien het openbaar gezag evenwel met bijzondere problemen geconfronteerd wordt die een ernstige bedreiging inhouden voor de volksgezondheid, kan van een persoon op een internationale zeereis bij aankomst verlangd worden dat hij zijn adres van bestemming schriftelijk mededeelt.

2.7.3 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag eist niet dat de passagierslijst meer bevat dan de volgende gegevens:

- naam en IMO-nummer van het schip
- roepnaam
- vlaggenstaat van het schip
- achternaam
- voornamen
- nationaliteit
- geboortedatum
- geboorteplaats
- soort identiteitsbewijs dat door de passagier wordt overgelegd
- serienummer van het identiteitsbewijs
- haven van inscheping
- haven van ontscheping
- haven en datum van aankomst van het schip

- transitpassagier of niet.

2.7.4 *Aanbevolen werkwijze.* Een door de reders voor eigen gebruik opgestelde lijst zou moeten aanvaard in plaats van een passagierslijst, mits deze ten minste de overeenkomstig aanbevolen werkwijze 2.7.3. verlangde gegevens bevat en overeenkomstig de in 2.7.5 gegeven norm is gedateerd en ondertekend of gelegaliseerd.

2.7.5 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt dat de passagierslijst wordt gedateerd en ondertekend door de gezagvoerder, de scheepsagent of een andere persoon die daartoe door de gezagvoerder naar behoren is gemachtigd, dan wel wordt gelegaliseerd op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag.

2.8 *Norm.* Het manifest van gevaarlijke stoffen is het basisdocument dat het openbaar gezag voorziet van informatie over gevaarlijke stoffen.

2.8.1 *Norm.* Het openbaar gezag eist niet dat het manifest van gevaarlijke stoffen meer bevat dan de volgende gegevens:

- naam van het schip
- roepnaam
- IMO-nummer
- vlaggenstaat van het schip
- naam van de gezagvoerder
- reisreferentie
- haven van laden
- haven van lossen
- scheepsagent
- boekings/referentienummer
- merken en nummers:
 - containeridentificatienummer(s)
 - kentekennummer(s) van de voertuigen
- aantal en soort van de colli
- juiste vervoersnaam
- klasse
- VN-nummer
- verpakkingsgroep
- bijkomend(e) risico('s)
- vlampunt (in °C, c.c.)
- mariene-milieuverontreinigende stof
- massa (kg) – bruto/netto
- noodmaatregelen en procedures (EmS)
- plaats waar lading aan boord is gestuwd.

2.9 *Norm.* Het openbaar gezag verlangt bij aankomst of vertrek van het schip geen andere schriftelijke verklaring met betrekking tot poststukken anders dan de verklaring vereist volgens het Algemeen Postver-

drag, op voorwaarde dat laatstgenoemde verklaring ook daadwerkelijk wordt overgelegd. Bij het ontbreken van een dergelijk document dienen de poststukken (aantal en gewicht) te worden vermeld op de aangifte van de lading.

2.10 *Norm.* De maritieme gezondheidsverklaring is het basisdocument dat de door de havengezondheidsdienst verlangde gegevens bevat die betrekking hebben op de gezondheidstoestand aan boord van een schip gedurende de reis en bij aankomst in een haven.

C.

Documenten bij aankomst

2.11 *Norm.* Met betrekking tot de aankomst van een schip in de haven verlangt het openbaar gezag slechts:

- 5 afschriften van de generale verklaring
- 4 afschriften van de aangifte van de lading
- 4 afschriften van de aangifte van de scheepsvoorraad
- 2 afschriften van de aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning
- 4 afschriften van de bemanningslijst
- 4 afschriften van de passagierslijst
- 1 afschrift van het manifest van gevaarlijke stoffen
- 1 afschrift van de maritieme gezondheidsverklaring

D.

Documenten bij vertrek

2.12 *Norm.* Met betrekking tot het vertrek van een schip uit de haven verlangt het openbaar gezag slechts:

- 5 afschriften van de generale verklaring
- 4 afschriften van de aangifte van de lading
- 3 afschriften van de aangifte van de scheepsvoorraad
- 2 afschriften van de bemanningslijst
- 2 afschriften van de passagierslijst
- 1 afschrift van het manifest van gevaarlijke stoffen.

2.12.1 *Norm.* Er wordt geen nieuwe aangifte van de lading verlangd bij vertrek uit een haven met betrekking tot lading waarvoor reeds bij aankomst in die haven een aangifte is gedaan en die aan boord is gebleven.

2.12.2 *Aanbevolen werkwijze.* Bij vertrek zou geen afzonderlijke aangifte van de scheepsvoorraad moeten worden verlangd met betrekking tot scheepsvoorraad waarvoor reeds bij aankomst een aangifte is gedaan,

noch met betrekking tot scheepsvoorraad die in die haven aan boord is genomen en gedekt is door een ander douanedocument dat daartoe in de betrokken haven is aangeboden.

2.12.3 *Norm.* In gevallen waarin het openbaar gezag gegevens verlangt omtrent de bemanning van een schip bij het vertrek daarvan uit de haven, wordt een van de afschriften van de bemanningslijst die bij aankomst waren aangeboden bij het vertrek aanvaard, op voorwaarde dat deze opnieuw is ondertekend door de gezagvoerder of door een door hem naar behoren gemachtigde scheepsofficier, en is aangetekend dat het aantal bemanningsleden of de samenstelling daarvan bij vertrek van het schip is veranderd of dat een dergelijke wijziging tijdens het verblijf van het schip in de haven niet heeft plaatsgevonden.

2.13 ⁵⁾

E.

Achtereenvolgens aandoen van twee of meer havens in dezelfde Staat

2.14 *Aanbevolen werkwijze.* Rekening houdend met de procedures die worden toegepast bij de aankomst van een schip in de eerste aanloophaven op het grondgebied van een Staat, zouden de formaliteiten en documenten die door het openbaar gezag worden verlangd in elke volgende aanloophaven in dat land die wordt aangedaan zonder dat eerst een haven in een ander land wordt aangedaan, tot een minimum moeten worden beperkt.

F.

Gereedmaken van documenten

2.15 *Aanbevolen werkwijze.* Voor zover mogelijk zou het openbaar gezag de in deze Bijlage bedoelde documenten, behoudens het bepaalde in norm 3.7, moeten aanvaarden ongeacht de taal waarin de verlangde gegevens op die documenten worden verstrekt, met dien verstande dat het openbaar gezag het recht heeft een schriftelijke of mondelinge vertaling te verlangen in een van de officiële talen van het land of van de Organisatie, indien het dit nodig mocht oordelen.

2.16 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt documenten die in een leesbare en begrijpelijke vorm worden aangeboden, met inbegrip van met de hand met inkt of onuitwisbaar potlood ingevulde of door middel van informatietechnologie geproduceerde documenten.

⁵⁾ De 2.13-serie wordt gereserveerd voor toekomstig gebruik.

2.16.1 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt een handtekening, wanneer vereist, die met de hand is gezet, in facsimile, geperforeerd, gestempeld of in symbolen is aangebracht, of op enige andere mechanische of elektronische wijze is gezet, indien een dergelijke aanvaarding niet onverenigbaar is met de nationale wetgeving. De legalisering van informatie die niet op papier wordt overgelegd, geschiedt op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag.

2.17 *Norm.* Het openbaar gezag van een land waarin een beoogde haven van aankomst is gelegen of waar goederen worden gelost of overgeslagen, mag niet verlangen dat een op het schip, de lading, de scheepsvoorraad, de passagiers of de bemanning betrekking hebbend document, als bedoeld in dit deel, wordt gelegaliseerd, geverifieerd, gewaarmerkt of vooraf door een van de buitenlandse vertegenwoordigingen wordt behandeld. Het voorgaande houdt niet in dat het overleggen van een paspoort of ander identiteitsbewijs van een passagier of bemanningslid voor het verkrijgen van een visum of voor soortgelijke doeleinden niet kan worden gevorderd.

G.

Fouten in de documentatie en daarvoor geldende boeten

2.18 *Norm.* Het openbaar gezag staat toe dat, zonder dat daardoor het schip wordt opgehouden, fouten in een document als bedoeld in deze Bijlage worden gecorrigeerd, ten aanzien waarvan het zich overtuigd heeft dat deze onopzettelijk zijn gemaakt, niet ernstig zijn, niet te wijten zijn aan herhaalde achteloosheid en niet zijn gemaakt met de bedoeling wetten of voorschriften te overtreden, mits deze fouten worden ontdekt voordat het document in zijn geheel wordt gecontroleerd en de correcties onmiddellijk kunnen worden aangebracht.

2.19 *Norm.* Indien fouten worden aangetroffen in documenten als bedoeld in deze Bijlage en deze documenten zijn ondertekend door of namens een reder of gezagvoerder, of anderszins gelegaliseerd, worden geen boeten opgelegd voordat men in de gelegenheid is gesteld het openbaar gezag ervan te overtuigen dat de fouten onopzettelijk zijn gemaakt, niet ernstig zijn, niet te wijten zijn aan herhaalde achteloosheid en niet zijn gemaakt met de bedoeling wetten of voorschriften van de havenstaat te overtreden.

H.

Bijzondere faciliterende maatregelen voor schepen die een haven aandoen teneinde zieke of gewonde bemanningsleden, passagiers, op zee geredde personen of andere personen aan wal te laten gaan voor een spoedeisende medische behandeling

2.20 *Norm.* Het openbaar gezag verzoekt om medewerking van de reders teneinde te waarborgen dat, wanneer een schip dat een haven wil aandoen uitsluitend om zieke of gewonde bemanningsleden, passagiers, op zee geredde personen of andere personen aan wal te laten gaan voor een spoedeisende medische behandeling, de gezagvoerder het openbaar gezag zo vroeg mogelijk van dit voornemen in kennis stelt en daarbij zo veel mogelijk bijzonderheden vermeldt omtrent de ziekte of verwonding en de identiteit van de personen.

2.21 *Norm.* Het openbaar gezag stelt de gezagvoerder, indien mogelijk per radio, maar in elk geval langs de snelst mogelijke weg, voor aankomst van het schip in kennis van de documenten en procedures die nodig zijn om zieke of gewonde personen snel aan wal te brengen en het schip onverwijld te laten inklaren.

2.22 *Norm.* In het geval van een schip dat met dit doel een haven aandoet en onmiddellijk daarna weer wil vertrekken, verleent het openbaar gezag het schip voorrang bij het aanmeren indien de toestand van de zieke persoon of de omstandigheden op zee van dien aard zijn dat een veilige ontscheping niet mogelijk is op de rede of de aanvaarroute naar de haven.

2.23 *Norm.* In het geval van een schip dat met dit doel een haven aandoet en onmiddellijk daarna weer wil vertrekken, verlangt het openbaar gezag in de regel niet het overleggen van de in norm 2.1 genoemde documenten, uitgezonderd de maritieme gezondheidsverklaring en, indien onontbeerlijk, de generale verklaring.

2.24 *Norm.* Wanneer het openbaar gezag een generale verklaring verlangt, bevat dit document niet meer gegevens dan die vermeld in aanbevolen werkwijze 2.2.2 en, wanneer mogelijk, minder.

2.25 *Norm.* Wanneer het openbaar gezag controlemaatregelen met betrekking tot de aankomst van een schip toepast voorafgaand aan het aan wal brengen van zieke of gewonde personen, hebben een spoedeisende medische behandeling en maatregelen ter bescherming van de volksgezondheid voorrang boven deze controlemaatregelen.

2.26 *Norm.* Wanneer waarborgen of verbintenissen worden vereist ten aanzien van de kosten van behandeling of uiteindelijke verwijdering of

repatriëring van de betreffende personen, wordt een spoedeisende medische behandeling niet tegengehouden of vertraagd terwijl deze waarborgen of verbintenissen worden verkregen.

2.27 *Norm.* Een spoedeisende medische behandeling en maatregelen ter bescherming van de volksgezondheid hebben voorrang boven enige controlemaatregel die het openbaar gezag kan toepassen op zieke of gewonde personen die aan wal worden gebracht.

DEEL 3

AANKOMST EN VERTREK VAN PERSONEN

Dit deel bevat de bepalingen die betrekking hebben op de door het openbaar gezag van bemanning en passagiers bij aankomst of vertrek van een schip verlangde formaliteiten.

A.

Voorschriften en procedures bij aankomst en vertrek

3.1 *Norm.* Een geldig paspoort is het basisdocument dat het openbaar gezag gegevens verstrekt met betrekking tot elk van de reizigers bij aankomst of vertrek van een schip.

3.1.1 *Aanbevolen werkwijze.* De Verdragsluitende Regeringen zouden er, voor zover mogelijk, door bilaterale of multilaterale overeenkomsten mee moeten instemmen dat in plaats van paspoorten genoeg wordt genomen met officiële identiteitsbewijzen.

3.2 *Norm.* Het openbaar gezag treft voorzieningen waarbij paspoorten, of in plaats daarvan aanvaarde officiële identiteitsbewijzen, van de passagiers van een schip door de immigratieautoriteiten slechts een keer bij aankomst en een keer bij vertrek gecontroleerd behoeven te worden. Bovendien kan verlangd worden dat deze paspoorten of officiële identiteitsbewijzen worden overgelegd voor verificatie- of identificatiedoeleinden verband houdende met douane- en andere formaliteiten bij aankomst en vertrek.

3.3 *Norm.* Nadat paspoorten of in de plaats daarvan aanvaarde officiële identiteitsbewijzen individueel zijn overgelegd, geeft het openbaar gezag deze documenten na controle terstond weer terug in plaats van deze achter te houden als extra controle, tenzij er iets is dat de toegang van een passagier tot het grondgebied in de weg staat.

3.3.1 *Norm.* Elke Verdragsluitende Regering verzekert dat het openbaar gezag frauduleuze, vervalste of nagemaakte reisdocumenten van personen die niet toegelaten kunnen worden, in beslag neemt. Deze

documenten worden uit de roulatie genomen en zo mogelijk teruggezonden aan de bevoegde autoriteiten. De Staat die een document uit de roulatie neemt, geeft in plaats van dat document een begeleidende brief⁶⁾ af, en voegt daarbij een fotokopie van de vervalste reisdocumenten, indien beschikbaar, alsmede eventueel belangrijke informatie. De begeleidende brief en de bijlagen erbij worden afgegeven aan de exploitant die zorgt draagt voor de verwijdering van de persoon die niet toegelaten kan worden. De brief dient tot het verstrekken van informatie aan de autoriteiten op het transitopunt en/of het punt waar de betrokkene aan boord is gegaan.

Noot: Bovenstaande norm mag niet zodanig worden uitgelegd dat hierdoor afbreuk wordt gedaan aan het recht van het openbaar gezag van de Verdragsluitende Regeringen om te bepalen of, afhankelijk van het afzonderlijke geval, het bezit van frauduleuze documenten op zichzelf al dan niet een reden vormt voor het weigeren van de toelating en voor de onmiddellijke verwijdering van het grondgebied van de betrokken Staat. Geen van de bepalingen van deze norm mag worden uitgelegd als zijnde in tegenspraak met het Verdrag van de Verenigde Naties van 28 juli 1951 betreffende de status van vluchtelingen en die van het Protocol van de Verenigde Naties van 31 januari 1967 betreffende de status van vluchtelingen, waarin het uitzetten of het teruggeleiden van een vluchteling wordt verboden.

3.3.2 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen moeten een persoon ter controle accepteren die van zijn punt van ontscheeping is teruggezonden nadat hem de toegang is geweigerd indien deze persoon zich op hun grondgebied had ingescheept. De Verdragsluitende Regeringen mogen deze persoon niet terugzenden naar het land waar hem eerder de toegang was geweigerd.

Noot 1: Deze bepaling is niet bedoeld om het openbaar gezag ervan te weerhouden personen wie de toegang is geweigerd en die zijn teruggezonden, aan nadere controles te onderwerpen teneinde vast te stellen of zij uiteindelijk kunnen worden toegelaten op het grondgebied van de Staat of maatregelen te nemen teneinde hen over te brengen, terug te zenden of uit te wijzen naar een Staat waarvan zij de nationaliteit bezitten of waarin zij worden toegelaten. Indien een persoon wie de toegang is geweigerd, zijn reisdocument heeft verloren of vernietigd, aanvaardt de betrokken Verdragsluitende Regering in plaats daarvan een document waaruit blijkt onder welke omstandigheden deze persoon zich heeft ingescheept of is aangekomen, welk document is afgegeven door het

⁶⁾ In aanhangsel 2 is een mogelijk format voor een begeleidende brief gegeven.

openbaar gezag van de Verdragsluitende Regering in het land waar deze persoon de toegang is geweigerd.

Noot 2: Het bepaalde in deze norm of in noot 1 mag niet worden uitgelegd als in tegenspraak met het Verdrag van de Verenigde Naties van 28 juli 1951 betreffende de status van vluchtelingen en van het Protocol van de Verenigde Naties van 31 januari 1967 betreffende de status van vluchtelingen, waarin het uitzetten of het teruggeleiden van een vluchteling wordt verboden.

3.3.3 *Norm.* Voordat passagiers en bemanning worden aanvaard ten einde te onderzoeken of zij kunnen worden toegelaten tot de Staat, blijven zij onder de verantwoordelijkheid van de reder vallen.

3.3.4 *Aanbevolen werkwijze.* Na het aanvaarden van passagiers en bemanning voor onderzoek, hetzij voorwaardelijk hetzij onvoorwaardelijk en indien de betrokken personen onder fysiek toezicht van het openbaar gezag staan, zou het openbaar gezag voor hen verantwoordelijk moeten zijn tot het moment waarop zij worden toegelaten of hun de toegang wordt geweigerd.

3.3.5 *Norm.* De verplichting van een reder om een persoon buiten het grondgebied van een Staat te brengen, eindigt zodra die persoon definitief is toegelaten tot die Staat.

3.3.6 *Norm.* Wanneer een persoon de toegang is geweigerd, wordt de reder daarvan door het openbaar gezag, zonder onredelijke vertraging, op de hoogte gebracht, en geraadpleegd over de regelingen voor verwijdering. De reder is verantwoordelijk voor de kosten van verwijdering van een persoon die niet kan worden toegelaten en de reder is, in het geval een persoon weer wordt overgedragen aan de reder, verantwoordelijk voor de onverwijld verwijdering van deze persoon naar:

- het land van inscheping; of
- enige andere plaats waar de persoon wordt toegelaten.

3.3.7 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen en de reders dienen voor zover mogelijk samen te werken om de geldigheid en de echtheid van de paspoorten en visa vast te stellen.

3.4 *Aanbevolen werkwijze.* Noch van zich inschepende of zich onschepende passagiers, noch van voor dezen optredende reders, mag het openbaar gezag schriftelijke gegevens verlangen, behalve die welke reeds aan hun paspoorten of officiële identiteitsbewijzen kunnen worden ontleend, tenzij deze gegevens nodig zijn voor het invullen van enig in deze bijlage bedoeld document.

3.5 *Aanbevolen werkwijze.* In gevallen waarin het openbaar gezag aanvullende schriftelijke gegevens verlangt van zich inschepende of ontschepende passagiers, niet zijnde gegevens benodigd voor het invullen van enig in deze Bijlage bedoeld document, zou het zijn eisen tot nadere identificatie van de passagiers moeten beperken tot de in de aanbevolen werkwijze van 3.6 (inschepings-/ontschepingskaart) genoemde gegevens. Het openbaar gezag zou de inschepings-/ontschepingskaart wanneer deze door de passagier is ingevuld moeten aanvaarden en zou niet moeten verlangen dat deze kaart wordt ingevuld of gecontroleerd door de reder. Met leesbaar handschrift op de kaart zou genoeg moeten worden genomen, tenzij het gebruik van blokletters op de kaart wordt voorgeschreven. Van elke passagier mag slechts één exemplaar van de inschepings-/ontschepingskaart, eventueel met een of meer gelijktijdig gemaakte doorslagen, worden verlangd.

3.6 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou niet moeten eisen dat de inschepings-/ontschepingskaart meer bevat dan de volgende gegevens:

- achternaam
- voornamen
- nationaliteit
- nummer van paspoort of ander identiteitsbewijs
- geboortedatum
- geboorteplaats
- beroep
- haven van inscheping/ontscheping
- geslacht
- plaats van bestemming
- handtekening.

3.7 *Norm.* In gevallen waarin van personen aan boord van een schip verlangd wordt dat zij aantonen beschermd te zijn tegen gele koorts, aanvaardt het openbaar gezag het internationale bewijs van inenting of herinenting in de vorm als bepaald in de Internationale Gezondheidsregeling.

3.8 *Aanbevolen werkwijze.* Het geneeskundig onderzoek van personen die zich aan boord van een schip bevinden of van personen die een schip verlaten zou in het algemeen moeten worden beperkt tot personen die uit een gebied komen dat besmet is met een van de ziekten waarvoor plaatsing in quarantaine is voorgeschreven gedurende de incubatieperiode van de betreffende ziekte (zoals bepaald in de Internationale Gezondheidsregeling). Een aanvullend geneeskundig onderzoek kan evenwel overeenkomstig de Internationale Gezondheidsregeling worden gevorderd.

3.9 *Aanbevolen werkwijze.* In de regel zou het openbaar gezag de douanecontrole op de reisbagage van binnenkomende passagiers moeten uitvoeren door middel van steekproeven of door selectie. Schriftelijke verklaringen met betrekking tot reisbagage van de passagiers zouden zoveel mogelijk achterwege moeten blijven.

3.9.1 *Aanbevolen werkwijze.* Indien enigszins mogelijk zou het openbaar gezag controle van de reisbagage van vertrekkende passagiers achterwege moeten laten, waarbij terdege rekening wordt gehouden met de mogelijke noodzaak passende veiligheidsmaatregelen op te leggen.

3.9.2 *Aanbevolen werkwijze.* In gevallen waarin controle van de reisbagage van vertrekkende passagiers niet geheel achterwege kan worden gelaten, zou de controle in de regel door middel van steekproeven of door selectie moeten worden uitgevoerd.

3.10 *Norm.* Een geldig identiteitsbewijs voor zeevarenden of een paspoort is het basisdocument dat het openbaar gezag gegevens verstrekt met betrekking tot elk van de bemanningsleden bij aankomst of vertrek van het schip.

3.10.1 *Norm.* Het openbaar gezag eist niet dat het identiteitsbewijs voor zeevarenden meer bevat dan de volgende gegevens:

- achternaam
- voornamen
- geboortedatum en -plaats
- nationaliteit
- uiterlijke kenmerken
- foto (gewaarmerkt)
- handtekening
- (eventueel) einde van de geldigheidsduur
- bureau van afgifte.

3.10.2 *Norm.* Indien een zeevarende als passagier met een bepaald vervoermiddel een land moet binnenkomen of verlaten:

- a. om zich naar zijn schip te begeven of over te gaan op ander schip;
- b. om zich op doorreis te begeven naar zijn zich in een ander land bevindend schip, of om te repatriëren, of voor enig ander doel dat de goedkeuring heeft van de overheid van het desbetreffende land,
aanvaardt het openbaar gezag in plaats van een paspoort een geldig identiteitsbewijs voor zeevarenden, wanneer dit document het opnieuw toelaten van de houder tot het land dat het document heeft uitgegeven waarborgt.

3.10.3 *Aanbevolen werkwijze.* In de regel zou het openbaar gezag – met betrekking tot leden van de bemanning – geen overlegging moeten verlangen van de persoonlijke identiteitsbewijzen noch het verstrekken

van gegevens als aanvulling op het identiteitsbewijs voor zeevarenden voor zover deze gegevens niet op de bemanningslijst zijn vermeld.

B.

Maatregelen ter vergemakkelijking van het in- en uitklaren van lading en bagage en de douanebehandeling van passagiers en bemanning

3.11 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou, met medewerking van de reders en de havenautoriteiten, passende maatregelen moeten nemen opdat de goede gang van zaken in de haven zodanig wordt bevorderd dat passagiers en bemanning de douanebehandeling snel kunnen voltooien en bagage snel kan worden in- of uitgeklaard. Tevens zou het openbaar gezag voldoende personeel ter beschikking moeten stellen en voor doelmatige installaties moeten zorgen, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan voorzieningen voor het laden, het lossen en het transport van de bagage (waaronder begrepen het gebruik van mechanische transportsystemen). Tevens zou daarbij in het bijzonder gelet moeten worden op punten waar veelvuldig vertraging in het verwerken van de passagiers optreedt. Zonodig zouden voorzieningen moeten worden getroffen voor een beschutte doorgang tussen het schip en de plaats waar de passagiers en de bemanning worden gecontroleerd. Dergelijke voorzieningen en installaties zouden flexibel moeten zijn en uitgebreid moeten kunnen worden om verscherpte veiligheidsmaatregelen mogelijk te maken wanneer er sprake is van een hoger dreigingsniveau.

3.11.1 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou:

- a. in samenwerking met de reders en de havenautoriteiten passende voorzieningen moeten treffen, zoals:
 - i. een methode voor ononderbroken verwerking van de afzonderlijke passagiers en van hun bagage;
 - ii. een systeem waardoor het de passagiers mogelijk wordt gemaakt hun gecontroleerde bagage gemakkelijk te identificeren en in ontvangst te nemen zodra deze bagage is neergezet op een plaats waar de passagiers ze weer kunnen afhalen;
 - iii. het waarborgen dat er faciliteiten en diensten beschikbaar zijn die zijn aangepast aan de behoeften van ouderen en passagiers met een handicap;
- b. zich ervan moeten verzekeren dat de havenautoriteiten alle noodzakelijke maatregelen nemen zodat:
 - i. de passagiers zich met hun bagage gemakkelijk en snel naar en van plaatselijke vervoermiddelen kunnen begeven;
 - ii. indien bemanningen zich voor het vervullen van officiële plichten in een bepaald gebouw moeten melden, dat gebouw gemakkelijk toegankelijk is en, zo het meerdere gebouwen betreft, deze zo dicht mogelijk bij elkaar zijn gevestigd.

3.11.2 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou moeten overwegen, als manier om snelle in- en ontschepping en snelle in- en uitklaring te verzekeren, het stelsel van het dubbele circuit⁷⁾ in te voeren voor de in- en ontschepping van passagiers en de in- en uitklaring van hun bagage en hun particuliere wegvoertuigen.

3.12 *Norm.* Het openbaar gezag verlangt dat de reders zich ervan verzekeren dat het scheepspersoneel alle passende maatregelen neemt die de procedures bij aankomst van passagiers en bemanning helpen bevorderen. Deze maatregelen kunnen omvatten:

a. het verstrekken aan het openbaar gezag van een bericht waarin het tijdstip van aankomst tevoren zo nauwkeurig mogelijk wordt geschat, gevolgd door kennisgeving van een eventuele wijziging in het tijdstip, en waarin de reisroute staat aangegeven voor zover dit van belang is voor de controle;

b. het gereed hebben van de scheepsdocumenten voor onmiddellijke controle;

c. het zorgen dat touwladders of andere middelen om aan boord van een schip te komen worden uitgebracht terwijl het schip onderweg is naar zijn ligplaats langs de kade of naar de rede; en

d. het zorgen voor het snel en ordelijk verzamelen en opstellen van personen aan boord, voorzien van de nodige documenten, voor de controle, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het aflossen van leden van de bemanning die essentiële taken in de machinekamers of elders verrichten.

3.13 *Aanbevolen werkwijze.* Bij het invullen van documenten die betrekking hebben op passagiers en bemanning zou men de achternaam of -namen voorop moeten zetten. Wanneer zowel de achternaam van de vader als die van de moeder wordt gebruikt, zou de achternaam van de vader het eerst moeten worden vermeld. Wanneer voor gehuwde vrouwen zowel de achternaam van de man als die van de vrouw worden gebruikt, zou de achternaam van de man het eerst moeten worden vermeld.

3.14 *Norm.* Het openbaar gezag laat, zonder onredelijke vertraging, personen aan boord van een schip toe voor een onderzoek om na te gaan of zij toegelaten kunnen worden tot de desbetreffende Staat.

3.15 *Norm.* Het openbaar gezag legt de reders geen boete op in het geval dat een document in het bezit van een passagier door het openbaar gezag niet in orde wordt bevonden of wanneer de passagier om die reden niet tot de desbetreffende Staat kan worden toegelaten.

⁷⁾ Verwezen wordt naar aanbevolen werkwijze 11 en aanhangsel II bij Bijlage F3 van de Overeenkomst van Kyoto.

3.15.1 *Norm.* Het openbaar gezag moedigt reders aan bij het punt van inscheping voorzorgsmaatregelen te nemen teneinde te waarborgen dat passagiers in het bezit zijn van de controledocumenten die worden voorgeschreven door de ontvangende Staten of Staten van doortocht.

3.15.2 *Norm.* Wanneer een persoon de toegang wordt geweigerd en hij wordt verwijderd van het grondgebied van de Staat, vormt dit voor de reder geen beletsel de kosten die uit het niet toelaten voortvloeien van een dergelijke persoon terug te vorderen.

3.15.3 *Aanbevolen werkwijze.* Met het oog op het vergemakkelijken en bespoedigen van het internationale verkeer op zee zou het openbaar gezag gestandaardiseerde internationale tekens en symbolen die door de Organisatie zijn ontwikkeld of aanvaard in samenwerking met andere relevante internationale organisaties en die, voor zover mogelijk, bij alle vormen van vervoer gangbaar zijn, moeten implementeren in zeeterminals en aan boord van schepen of, daar waar dit niet onder zijn rechtsgebied valt, de verantwoordelijke partijen in zijn land moeten aanbevelen dit te doen.

C.

Bijzondere voorzieningen voor het vervoer over zee van oudere of gehandicapte passagiers

3.16 *Aanbevolen werkwijze.* Er zouden maatregelen moeten worden genomen om te verzekeren dat alle noodzakelijke informatie over vervoer en veiligheid beschikbaar is voor passagiers die een verminderd gehoor of gezichtsvermogen hebben.

3.17 *Aanbevolen werkwijze.* Voor oudere en gehandicapte passagiers die worden afgezet of opgehaald bij een havengebouw, zouden aparte punten moeten worden gereserveerd, zo dicht mogelijk bij de hoofdingang. Deze zouden duidelijk moeten worden aangegeven door middel van geschikte borden. De toegangsroutes zouden vrij van hindernissen moeten zijn.

3.18 *Aanbevolen werkwijze.* Indien de toegankelijkheid van openbare diensten beperkt is, zou alles in het werk moeten worden gesteld om toegankelijke openbare vervoersdiensten te bieden tegen redelijke prijzen, door het aanpassen van bestaande en voorgenomen diensten, of door het bieden van bijzondere voorzieningen voor passagiers die verminderd mobiel zijn.

3.19 *Aanbevolen werkwijze.* Er zouden geschikte voorzieningen moeten worden geboden, in havens en op schepen, al naargelang van toe-

passing, om de veilige inscheping en ontscheping van oudere en gehandicapte passagiers mogelijk te maken.

D.

Faciliterende maatregelen voor cruiseschepen en passagiers van cruiseschepen

3.20 *Norm.* Het openbaar gezag staat toe dat een cruiseschip per radio toestemming tot ontscheping wordt gegeven wanneer, op basis van de informatie die voorafgaand aan de aankomst is verstrekt, de gezondheidsdienst die zal worden aangedaan van mening is dat de komst van het schip niet tot gevolg zal hebben dat ziekten waarvoor quarantainevoorschriften gelden worden ingevoerd of verbreid.

3.21 *Norm.* De generale verklaring, passagierslijst en bemanningslijst worden bij cruiseschepen slechts bij de eerste haven van aankomst en laatste haven van vertrek van een land verlangd, op voorwaarde dat de omstandigheden van de reis onveranderd zijn gebleven.

3.22 *Norm.* De aangifte van de scheepsvoorraad en de aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning worden slechts in de eerste haven van aankomst van een land verlangd.

3.23 *Norm.* Paspoorten en andere officiële identiteitsbewijzen blijven te allen tijde in het bezit van de passagiers van cruiseschepen.

3.24 *Aanbevolen werkwijze.* Indien een cruiseschip minder dan 72 uur in een haven verblijft, zouden de passagiers van cruiseschepen geen visum moeten hebben, uitgezonderd in bijzondere omstandigheden zoals vastgesteld door het betrokken openbaar gezag.

Noot: Met deze aanbevolen werkwijze wordt beoogd dat elke Verdragsluitende Staat dergelijke passagiers een formulier kan uitreiken, of bij aankomst van hen in ontvangst kan nemen, waarop staat aangegeven dat zij toestemming hebben het grondgebied te betreden.

3.25 *Norm.* Passagiers van cruiseschepen worden niet onnodig opgehouden door controlemaatregelen die het openbaar gezag verricht.

3.26 *Norm.* In de regel worden passagiers van cruiseschepen niet onderworpen aan een persoonlijk onderzoek door het openbaar gezag dat verantwoordelijk is voor immigratiecontrole, uitgezonderd voor zover nodig ten behoeve van de veiligheid, het vaststellen van de identiteit en het nagaan of zij toegelaten kunnen worden.

3.27 *Norm.* Indien een cruiseschip achtereenvolgens meer dan een haven aandoet in hetzelfde land, worden passagiers van cruiseschepen in de regel slechts in de eerste haven van aankomst en in de laatste haven van vertrek door het openbaar gezag gecontroleerd.

3.28 *Aanbevolen werkwijze.* Teneinde een snelle ontschepping te vergemakkelijken zou de aankomstcontrole van passagiers van cruiseschepen, wanneer praktisch uitvoerbaar, uitgevoerd moeten worden aan boord voorafgaand aan de aankomst op de plaats van ontschepping.

3.29 *Aanbevolen werkwijze.* Passagiers van cruiseschepen die in de ene haven ontschepen en in een andere haven in hetzelfde land weer inschepen, zouden van dezelfde faciliteiten gebruik moeten kunnen maken als passagiers van cruiseschepen die in dezelfde haven in- en ontschepen.

3.30 *Aanbevolen werkwijze.* De maritieme gezondheidsverklaring zou de enige geneeskundige controle moeten zijn voor passagiers van cruiseschepen.

3.31 *Norm.* Het is toegestaan ten behoeve van passagiers van cruiseschepen voorraden van de belastingvrije winkels van het schip aan boord te houden tijdens het verblijf van het schip in de haven.

3.32 *Norm.* Van passagiers van cruiseschepen wordt in de regel niet verlangd dat zij een schriftelijke verklaring overleggen betreffende hun persoonlijke bezittingen. Voor artikelen waarmee een groot bedrag aan douanerechten en andere belastingen en heffingen is gemoeid, kan niettemin een schriftelijke verklaring en het stellen van zekerheid worden verlangd.

3.33 *Aanbevolen werkwijze.* Passagiers van cruiseschepen zouden niet aan een valutacontrole moeten worden onderworpen.

3.34 *Norm.* Inschepings-/ontschepingskaarten zijn niet nodig voor passagiers van cruiseschepen.

3.35 *Aanbevolen werkwijze.* Behalve wanneer de passagierscontrole uitsluitend op basis van de passagierslijst wordt uitgevoerd, zou het openbaar gezag niet het invullen van de volgende gegevens op de passagierslijst moeten verlangen:

- nationaliteit (kolom 6)
- geboortedatum en -plaats (kolom 7)
- haven van inschepping (kolom 8)
- haven van ontschepping (kolom 9).

E.

Bijzondere faciliterende maatregelen voor passagiers op doorreis

3.36 *Norm.* Een passagier op doorreis die aan boord blijft van het schip waarop hij aankomt en vertrekt, wordt in de regel niet onderworpen aan een routinecontrole door het openbaar gezag, behalve voor veiligheidsdoeleinden.

3.37 *Aanbevolen werkwijze.* Een passagier op doorreis zou toegestaan moeten worden zijn paspoort of ander identiteitsbewijs te houden.

3.38 *Aanbevolen werkwijze.* Van een passagier op doorreis zou niet moeten worden verlangd dat hij een ontschepings-/inschepingskaart invult.

3.39 *Aanbevolen werkwijze.* Een passagier op doorreis die vanuit dezelfde haven zijn reis voortzet op hetzelfde schip zou in de regel toestemming moeten krijgen om desgewenst tijdelijk aan land te gaan gedurende het verblijf van het schip in de haven.

3.40 *Aanbevolen werkwijze.* Van een passagier op doorreis die vanuit dezelfde haven zijn reis voortzet op hetzelfde schip zou niet verlangd moeten worden dat hij een visum heeft, uitgezonderd in bijzondere omstandigheden zoals vastgesteld door het betrokken openbaar gezag.

3.41 *Aanbevolen werkwijze.* Van een passagier op doorreis die vanuit dezelfde haven zijn reis voortzet op hetzelfde schip zou niet verlangd moeten worden dat hij een schriftelijke douaneaangifte overlegt.

3.42 *Aanbevolen werkwijze.* Een passagier op doorreis die in de ene haven ontscheept en in een andere haven in hetzelfde land op hetzelfde schip weer inscheept, zou van dezelfde voorzieningen gebruik moeten kunnen maken als een passagier die in dezelfde haven op hetzelfde schip in- en ontscheept.

F.

Faciliterende maatregelen voor schepen die wetenschappelijke diensten uitvoeren

3.43 *Aanbevolen werkwijze.* Een schip dat wetenschappelijke diensten uitvoert heeft tijdens de reis noodzakelijkerwijs personeel aan boord dat ten behoeve van deze wetenschappelijke diensten op het schip werkzaam is. Dergelijk personeel, indien als zodanig geïdentificeerd, zou tenminste even gunstige voorzieningen moeten worden toegekend als die worden toegekend aan de bemanningsleden van dat schip.

G.

Overige faciliterende maatregelen voor buitenlanders die deel uitmaken van de bemanning van schepen die internationale reizen maken – walverlof

3.44 *Norm.* Buitenlandse bemanningsleden krijgen van het openbaar gezag toestemming aan wal te gaan terwijl het schip waarmee zij aankwamen in de haven ligt, op voorwaarde dat de formaliteiten bij aankomst van het schip zijn vervuld en het openbaar gezag geen reden heeft toestemming aan wal te gaan te weigeren om redenen van volksgezondheid, openbare veiligheid of openbare orde.

3.45 *Norm.* Voor walverlof is een visum niet verplicht voor de bemanningsleden.

3.46 *Aanbevolen werkwijze.* Bemanningsleden, die voor verlof aan wal gaan of daarvan terugkomen, zouden in de regel niet moeten worden onderworpen aan een persoonlijke controle.

3.47 *Norm.* Voor walverlof is een speciale vergunning, bijvoorbeeld een walpas, niet verplicht voor bemanningsleden.

3.48 *Aanbevolen werkwijze.* Indien bemanningsleden verplicht zijn een identiteitsbewijs bij zich te dragen wanneer ze voor verlof aan wal zijn, zouden deze documenten beperkt moeten zijn tot de documenten vermeld in norm 3.10.

3.49 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou een systeem moeten ontwikkelen waardoor het de bemanning van schepen die regelmatig in hun havens aanleggen, mogelijk wordt gemaakt van tevoren toestemming te verkrijgen om tijdelijk aan wal te gaan. Wanneer een schip geen ongunstig dossier inzake personencontrole heeft en het ter plaatse wordt vertegenwoordigd door een reder, dan wel door een agent van de reder, met een goede reputatie, dient het openbaar gezag, na te hebben vastgesteld dat de inlichtingen die door het openbaar gezag worden verlangd voordat het schip binnenkomt, voldoende zijn, dit schip in de regel toestemming te verlenen rechtstreeks naar zijn aanlegplaats te gaan en het niet te onderwerpen aan nadere gebruikelijke immigratiecontroles, tenzij het openbaar gezag anders beslist.

DEEL 4

VERSTEKELINGEN

A.

Algemene beginselen

4.1 *Norm.* De bepalingen van dit deel worden toegepast in overeenstemming met de internationale beginselen inzake bescherming als vervat in internationale instrumenten, zoals het Verdrag van de Verenigde Naties betreffende de status van vluchtelingen van 28 juli 1951, en het Protocol van de Verenigde Naties betreffende de status van vluchtelingen van 31 januari 1967, en relevante nationale wetgeving.⁸⁾

4.2 *Norm.* Het openbaar gezag, havenautoriteiten, reders en hun tegenwoordigers en gezagvoerders werken zoveel mogelijk samen teneinde te voorkomen dat verstekelingen aan boord komen en teneinde gevallen waarin dit wel is gebeurd voortvarend op te lossen en te verzekeren dat een spoedige terugzending of repatriëring van de verstekeling zal plaatsvinden. Alle passende maatregelen worden genomen om te voorkomen dat er situaties ontstaan waarin verstekelingen voor onbepaalde tijd aan boord moeten blijven.

B.

Preventieve maatregelen

4.3 Preventieve maatregelen aan boord en in de haven

4.3.1 Haven/terminalautoriteiten

4.3.1.1 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen waarborgen dat in al hun havens maatregelen op het gebied van de benodigde infrastructuur alsmede operationele en veiligheidsmaatregelen getroffen worden teneinde te voorkomen dat personen die zich aan boord van schepen willen verbergen, zich toegang verschaffen tot haveninstallaties en schepen, en houden bij de ontwikkeling van deze maatregelen rekening met de omvang van de haven en het soort lading dat vanuit de haven wordt verscheept. Dit dient te geschieden in nauwe samenwerking met het desbetreffende openbaar gezag en de reders en instanties aan wal, teneinde te voorkomen dat in de desbetreffende haven(s) verstekelingen aan boord gaan.

⁸⁾ Daarnaast kan het openbaar gezag de niet-bindende conclusie van de Uitvoerende Commissie van de UNHCR inzake verstekelingen die asiel aanvragen (1988, nr. 53 (XXXIX)) in overweging nemen.

4.3.1.2 *Aanbevolen werkwijze.* Bij operationele maatregelen en/of veiligheidsplannen zouden, onder andere, de volgende punten, waar van toepassing aan de orde moeten komen:

- a. regelmatig patrouilleren in de havengebieden;
- b. instellen van speciale opslagfaciliteiten voor lading waartoe verstekelingen zich gemakkelijk toegang kunnen verschaffen, en voortdurende bewaking van zowel personen als lading die deze gebieden binnenkomen;
- c. inspecties van opslagplaatsen en opslagterreinen;
- d. doorzoeken van de lading indien er duidelijke aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van verstekelingen;
- e. samenwerking tussen het openbaar gezag, reders, gezagvoerders en relevante instanties aan wal bij het ontwikkelen van operationele maatregelen;
- f. samenwerking tussen havenautoriteiten en andere relevante autoriteiten (bijv. politie, douane, immigratiediensten) teneinde mensensmokkel te voorkomen;
- g. ontwikkeling en uitvoering van overeenkomsten met stuwadoors en andere instanties aan wal die in nationale havens werkzaam zijn teneinde te waarborgen dat alleen personeel dat door deze instanties gemachtigd is, deelneemt aan het stuwen, laden en lossen van schepen of andere taken die betrekking hebben op de in de haven liggende schepen;
- h. ontwikkeling en uitvoering van overeenkomsten met stuwadoors en andere instanties aan wal teneinde te waarborgen dat hun personeel dat toegang tot het schip heeft gemakkelijk herkenbaar is, en dat een lijst wordt verstrekt van personen die tijdens de uitoefening van hun taken waarschijnlijk aan boord van het schip moeten komen; en
- i. aanmoediging van stuwadoors en andere personen die in het havengebied werkzaam zijn om de aanwezigheid van personen die kennelijk niet bevoegd zijn zich in het havengebied op te houden te melden aan de havenautoriteiten.

4.3.2 Reder/gezagvoerder

4.3.2.1 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen verplichten reders en hun vertegenwoordigers in de haven, de gezagvoerders en andere verantwoordelijke personen veiligheidsmaatregelen te nemen die, voor zover praktisch uitvoerbaar, voorkomen dat potentiële verstekelingen aan boord van een schip kunnen komen, of, indien verstekelingen daar toch in slagen, ervoor zorgen, voor zover praktisch uitvoerbaar, dat zij worden ontdekt voordat het schip de haven verlaat.

4.3.2.2 *Aanbevolen werkwijze.* Wanneer een schip een haven aandoet of gedurende het verblijf in een haven waar het risico bestaat dat verstekelingen aan boord komen, dienen de veiligheidsregelingen ten minste de volgende preventieve maatregelen te omvatten:

- alle deuren, luiken en toegangsmiddelen tot ruimen of opslagplaatsen die niet worden gebruikt tijdens het verblijf van het schip in de haven, moeten zijn afgesloten;
- toegangspunten tot schepen moeten tot een minimum worden beperkt en adequaat worden beveiligd;
- zeewaarts van het schip gelegen gebieden moeten adequaat worden beveiligd;
- er dient een adequate dekwacht te zijn;
- inschepingen en ontschepingen moeten, wanneer mogelijk, door de bemanning of, na toestemming van de gezagvoerder, door anderen worden bijgehouden;
- er moeten adequate communicatiemiddelen in stand worden gehouden; en
- 's nachts moet er adequate verlichting zijn zowel binnen als langs de romp.

4.3.2.3 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen verlangen dat schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren, met uitzondering van passagiersschepen, bij vertrek uit een haven, waar het risico bestaat dat verstekelingen aan boord gaan, een grondig onderzoek hebben ondergaan in overeenstemming met een specifiek plan of schema, waarbij prioriteit wordt gegeven aan plaatsen waar verstekelingen zich zouden kunnen verbergen. Zoekmethoden die verborgen verstekelingen letsel kunnen toebrengen mogen niet worden gebruikt.

4.3.2.4 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen verlangen dat het gasen of verzegelen van schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren pas mag plaatsvinden na een zo grondig mogelijk onderzoek van de te gasen of verzegelen ruimten teneinde te waarborgen dat er geen verstekelingen aanwezig zijn in die ruimten.

4.3.3 Nationale sancties

4.3.3.1 *Norm.* Waar van toepassing stellen de Verdragsluitende Regeringen, overeenkomstig hun nationale wetgeving, vervolging in tegen verstekelingen, voor de afvaart ontdekte verstekelingen en personen die verstekelingen helpen toegang tot schepen te verkrijgen.

C.

Behandeling van de verstekeling aan boord

4.4 Algemene beginselen – humane behandeling

4.4.1 *Norm.* Verstekelingen worden behandeld in overeenstemming met humanitaire beginselen, met inbegrip van die genoemd in norm 4.1.

Er moet naar behoren rekening worden gehouden met de operationele veiligheid van het schip en de veiligheid en het welzijn van de verstekeling.

4.4.2 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen verlangen dat de gezagvoerders van schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren, passende maatregelen nemen om de beveiliging, algemene gezondheid, welzijn en veiligheid van de verstekeling te waarborgen tijdens zijn/haar verblijf aan boord, met inbegrip van het verstrekken van voldoende voedsel, accommodatie, goede medische zorg en sanitaire faciliteiten.

4.5 Werk aan boord

4.5.1 *Norm.* Verstekelingen worden niet verplicht werk te verrichten aan boord van het schip, behalve in noodsituaties of in verband met hun accommodatie aan boord.

4.6 Ondervraging en kennisgeving door de gezagvoerder

4.6.1 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen verlangen dat de gezagvoerders alle mogelijke inspanningen verrichten om de identiteit, met inbegrip van nationaliteit/staatsburgerschap, van de verstekeling en de haven waar deze aan boord is gegaan vast te stellen, en de aanwezigheid van de verstekeling tezamen met relevante gegevens te melden aan het openbaar gezag van de eerstvolgende geplande aanloophaven. Deze informatie wordt tevens verstrekt aan de reder, het openbaar gezag van de haven van inscheping, de vlaggenstaat en alle volgende aanloophavens indien van toepassing.

4.6.2 *Aanbevolen werkwijze.* Bij het vergaren van relevante gegevens ten behoeve van de kennisgeving zou de gezagvoerder gebruik moeten maken van het formulier als opgenomen in Aanhangsel 3.

4.6.3 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen instrueren de gezagvoerders van schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren dat wanneer een verstekeling verklaart een vluchteling te zijn, deze informatie vertrouwelijk moet worden behandeld voor zover nodig voor de veiligheid van de verstekeling.

4.7 Kennisgeving aan de Internationale Maritieme Organisatie

4.7.1 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou alle gevallen waarin verstekelingen zijn aangetroffen moeten melden aan de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie.

D.

Afwijking van de geplande route

4.8 *Norm.* Het openbaar gezag dringt er bij alle reders van schepen die gerechtigd zijn de vlag van zijn Staat te voeren op aan hun gezagvoerders te instrueren dat zij, nadat het schip de territoriale wateren van het land waar de verstekeling aan boord is gekomen heeft verlaten, niet van de geplande reis afwijken teneinde te trachten aan boord ontdekte verstekelingen te laten ontschepen, tenzij:

- het openbaar gezag van de Staat naar wiens haven het schip uitwijkt toestemming heeft gegeven om de verstekeling te laten ontschepen; of
- elders repatriëring is geregeld, met inbegrip van voldoende documentatie en toestemming voor ontschepping; of
- er verzachtende omstandigheden zijn met betrekking tot veiligheid of gezondheid of vanwege humanitaire redenen.

E.

Ontscheping en terugzending van een verstekeling

4.9 De Staat van de eerste aanloophaven volgens het reisplan

4.9.1 *Norm.* Het openbaar gezag in het land van de eerste geplande aanloophaven van het schip na de ontdekking van een verstekeling beslist in overeenstemming met de nationale wetgeving of de verstekeling tot die Staat kan worden toegelaten.

4.9.2 *Norm.* Het openbaar gezag in het land van de eerste geplande aanloophaven van het schip na de ontdekking van een verstekeling staat ontscheping van de verstekeling toe wanneer de verstekeling in het bezit is van voor de terugkeer geldige reisdocumenten, en het openbaar gezag ervan overtuigd is dat tijdige regelingen voor de repatriëring zijn of zullen worden getroffen en dat aan alle vereisten voor de doortocht is voldaan.

4.9.3 *Norm.* Wanneer van toepassing en in overeenstemming met de nationale wetgeving, staat het openbaar gezag in het land van de eerste geplande aanloophaven van het schip na de ontdekking van een verstekeling de ontscheping van de verstekeling toe wanneer het openbaar gezag ervan overtuigd is dat het openbaar gezag of de reder geldige reisdocumenten zullen verkrijgen, tijdig regelingen voor de repatriëring van de verstekeling treffen en dat aan alle vereisten voor de doortocht zal worden voldaan. Daarnaast neemt het openbaar gezag de ontscheping van de verstekeling welwillend in overweging wanneer het niet mogelijk is de verstekeling te verwijderen van het schip waarmee hij/zij is

aangekomen of wanneer er andere factoren zijn die verwijdering van het schip zouden verhinderen. Deze factoren omvatten, maar zijn niet beperkt tot de volgende:

- een zaak is nog niet opgelost op het tijdstip waarop het schip uitvaart; of
- de aanwezigheid aan boord van de verstekeling brengt de veilige exploitatie van het schip of de gezondheid van de bemanning of de verstekeling in gevaar.

4.10 Volgende aanloophavens

4.10.1 *Norm.* Wanneer ontscheping van een verstekeling in de eerste geplande aanloophaven na de ontdekking van de verstekeling niet geslaagd is, onderzoekt het openbaar gezag van de volgende aanloophavens of de verstekeling van boord kan gaan in overeenstemming met de normen 4.9.1, 4.9.2 en 4.9.3.

4.11 Nationaliteit van of recht op verblijf in een Staat

4.11.1 *Norm.* Het openbaar gezag aanvaardt in overeenstemming met het internationale recht de terugkeer van verstekelingen die de nationaliteit of het staatsburgerschap van zijn Staat bezitten of aanvaardt de terugkeer van verstekelingen die in overeenstemming met de nationale wetgeving recht hebben op verblijf in zijn Staat.

4.11.2 *Norm.* Het openbaar gezag verleent wanneer mogelijk assistentie bij het vaststellen van de identiteit en de nationaliteit of het staatsburgerschap van verstekelingen die beweren onderdaan te zijn van of recht te hebben op verblijf in zijn Staat.

4.12 Staat van inscheping

4.12.1 *Norm.* Wanneer ten genoegen van het openbaar gezag is vastgesteld dat verstekelingen in een haven in zijn Staat aan boord van een schip zijn gegaan, aanvaardt het openbaar gezag ten behoeve van onderzoek dergelijke verstekelingen die van het punt van ontscheping zijn teruggezonden nadat hun daar de toegang was geweigerd. Het openbaar gezag van de Staat van inscheping stuurt dergelijke verstekelingen niet terug naar het land waar hun eerder de toegang was geweigerd.

4.12.2 *Norm.* Wanneer ten genoegen van het openbaar gezag is vastgesteld dat voor de afvaart ontdekte verstekelingen in een haven in zijn Staat aan boord van een schip zijn gegaan, aanvaardt het openbaar gezag de ontscheping van voor de afvaart ontdekte verstekelingen en van verstekelingen die aan boord van het schip worden ontdekt terwijl dit zich nog in de territoriale wateren bevindt of indien van toepassing in overeenstemming met de nationale wetgeving van die Staat op het gebied

van rechtsmacht inzake immigratie. Aan de reder worden geen boetes of heffingen opgelegd in verband met de kosten van vasthouding of verwijdering.

4.12.3 *Norm.* Wanneer een voor de afvaart ontdekte verstekeling niet in de haven van inscheping van boord is gegaan, wordt hij/zij als een verstekeling behandeld in overeenstemming met de regels in dit deel.

4.13 De vlaggenstaat

4.13.1 *Norm.* Het openbaar gezag van de vlaggenstaat van het schip assisteert en werkt samen met de gezagvoerder/reder of het desbetreffende openbaar gezag in de aanloophavens bij:

- het identificeren van de verstekeling en het vaststellen van zijn/haar nationaliteit;
- het afleggen van verklaringen aan het relevante openbaar gezag om te helpen bij de verwijdering van de verstekeling van het schip op het eerste moment waarop dit mogelijk is; en
- het treffen van maatregelen voor de verwijdering of repatriëring van de verstekeling.

4.14 Terugzending van verstekelingen

4.14.1 *Aanbevolen werkwijze.* Wanneer een verstekeling niet over adequate documenten beschikt, zou het openbaar gezag, wanneer uitvoerbaar en voor zover in overeenstemming met de nationale wetgeving en veiligheidseisen, een begeleidend schrijven moeten afgeven met een foto van de verstekeling en andere belangrijke informatie. Dit schrijven, waarin toestemming wordt verleend voor de terugzending, met elk transportmiddel, van de verstekeling naar ofwel zijn/haar land van herkomst ofwel het punt waar de verstekeling zijn/haar reis begon, naargelang van toepassing, en waarin overige door het gezag gestelde voorwaarden staan vermeld, dient te worden overhandigd aan de onderneming die zorg draagt voor de verwijdering van de verstekeling. Dit schrijven bevat informatie die gevraagd wordt door de autoriteiten op de transitopunten en/of het punt waar de verstekeling van boord gaat.

4.14.2 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag in de Staat waar de verstekeling van boord is gegaan zou met het desbetreffende openbaar gezag op de transitopunten tijdens de terugkeer van een verstekeling contact moeten opnemen, teneinde informatie te verstrekken omtrent de status van de verstekeling. Daarnaast zou het openbaar gezag in de transitolanden tijdens de terugzending van een verstekeling moeten toestaan, met inachtneming van hun normale visavereisten en nationale veiligheidsvereisten, dat de doortocht plaatsvindt via hun havens en

luchthavens met betrekking tot verstekelingen die reizen ingevolge een bevel tot verwijdering of op last van het openbaar gezag van het land van de haven van ontschepping.

4.14.3 *Aanbevolen werkwijze.* Wanneer een havenstaat de ontschepping van een verstekeling heeft geweigerd zou deze Staat, zonder onnodige vertraging, de vlaggenstaat van het schip dat de verstekeling vervoert op de hoogte moeten stellen van de redenen voor de weigering van de ontschepping.

4.15 Kosten van de terugzending en de verzorging van verstekelingen

4.15.1 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag van de Staat waar een verstekeling van boord is gegaan zou in de regel de reder op wiens schip de verstekeling is aangetroffen, of diens vertegenwoordiger, voor zover mogelijk op de hoogte moeten stellen van de kosten van het vasthouden en terugzenden van de verstekeling, indien de reder deze kosten moet dragen. Daarnaast zou het openbaar gezag dergelijke kosten tot een minimum moeten beperken, voor zover uitvoerbaar en in overeenstemming met de nationale wetgeving, indien de reder deze kosten moet dragen.

4.15.2 *Aanbevolen werkwijze.* Het tijdvak gedurende welke het openbaar gezag van de Staat waar de verstekeling van boord is gegaan reders aansprakelijk kan stellen voor de kosten van de verzorging van een verstekeling, zou tot een minimum moeten worden beperkt.

4.15.3 *Norm.* Het openbaar gezag overweegt, in overeenstemming met de nationale wetgeving, de boetes te matigen die worden opgelegd aan schepen waarvan de gezagvoerder de aanwezigheid van een verstekeling op de juiste wijze heeft gemeld aan de desbetreffende autoriteiten in de haven van aankomst en heeft aangetoond dat alle redelijke preventieve maatregelen zijn genomen om te voorkomen dat verstekelingen aan boord van het schip kunnen komen.

4.15.4 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou, in overeenstemming met de nationale wetgeving, moeten overwegen de andere heffingen die voor het overige van toepassing zouden kunnen zijn te matigen wanneer reders hebben samengewerkt met de toezichhoudende autoriteiten, ten genoegen van deze autoriteiten, bij het nemen van maatregelen gericht op het voorkomen van het vervoer van verstekelingen.

DEEL 5

AANKOMST, VERBLIJF EN VERTREK VAN LADING EN
ANDERE ARTIKELEN

Dit deel bevat de bepalingen die betrekking hebben op de door het openbaar gezag van de reder, zijn agent of de gezagvoerder van het schip verlangde formaliteiten.

A.

Algemeen

5.1 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou, met medewerking van de reders en de havenautoriteiten, de daarvoor in aanmerking komende maatregelen moeten nemen opdat het aantal ligdagen tot een minimum wordt beperkt en zou de nodige maatregelen moeten treffen die een goede gang van zaken in de haven bevorderen. Ook zou het openbaar gezag regelmatig alle werkwijzen opnieuw moeten bezien die verband houden met de aankomst en het vertrek van schepen, waaronder begrepen voorzieningen ten aanzien van de inscheping en de ontscheping, het laden en lossen, het onderhoud en dergelijke, alsmede de daarmee verband houdende veiligheidsmaatregelen. Tevens zou het openbaar gezag voorzieningen moeten treffen opdat de in- en uitklaring van vrachtschepen en hun lading voor zover mogelijk, geschiedt ter plaatse waar het schip gelost en geladen wordt.

5.2 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou met medewerking van de reders en de havenautoriteiten, passende maatregelen moeten nemen, die een goede gang van zaken in de haven bevorderen zodat het laden en lossen en het in- en uitklaren van lading vlot en eenvoudig verlopen. Deze voorzieningen zouden zich – vanaf het tijdstip waarop het schip in de haven aankomt – moeten uitstrekken over alle fasen, te weten het lossen en de in- en uitklaring door het openbaar gezag, en zondig de opslag en doorzending van de lading. Er dient een gemakkelijke en rechtstreekse verbinding te zijn tussen het pakhuis en het gebied waar de in- en uitklaring door het openbaar gezag plaatsvindt, die beide in de onmiddellijke omgeving van het havengebied zouden moeten zijn; indien mogelijk zouden mechanische transportsystemen aanwezig moeten zijn.

5.3 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou eigenaren en/of exploitanten van terminals voor zeevracht moeten aanmoedigen deze te voorzien van opslagfaciliteiten voor bijzondere lading (bijv. waardevolle goederen, aan bederf onderhevige zendingen, stoffelijke overschotten, radioactieve of andere gevaarlijke stoffen, alsmede levende have) al naargelang van toepassing; de gedeelten van de terminals voor zeevracht

waarin algemene en bijzondere lading en poststukken voorafgaand aan vervoer over zee of invoer worden opgeslagen, moeten te allen tijde worden beschermd tegen toegang door onbevoegden.

5.4 *Norm.* Een Verdragsluitende Regering die vergunningen of certificaten voor export, import of overslag verplicht blijft stellen voor bepaalde soorten goederen, stelt eenvoudige procedures in voor het snel verkrijgen of verlengen van dergelijke vergunningen of certificaten.

5.5 *Aanbevolen werkwijze.* Wanneer een zending van dien aard is dat deze gemeld zou moeten worden aan verschillende instanties die bevoegd zijn inspecties uit te voeren, bijvoorbeeld douane-, veterinaire of gezondheidsdiensten, zouden de Verdragsluitende Regeringen deze bevoegdheid voor het uitvoeren van de vereiste inspecties moeten verlenen aan de douane of aan een van de andere instanties of, indien dit niet haalbaar is, alle stappen moeten nemen die nodig zijn om te waarborgen dat deze in- en uitklaring gelijktijdig op één locatie en met een minimum aan vertraging wordt uitgevoerd.

5.6 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou moeten voorzien in vereenvoudigde procedures voor de snelle in- en uitklaring van particuliere pakketten met geschenken en van handelsmonsters tot een bepaalde waarde of kwaliteit, die op een zo hoog mogelijk niveau zou moeten worden gesteld.

B.

De in- en uitklaring van lading

5.7 *Norm.* Het openbaar gezag verleent, behoudens de naleving van nationale verboden of beperkingen en vereiste maatregelen voor de veiligheid van havens of het voorkomen van de handel in verdovende middelen, voorrang aan de inklaring van levende have, bederfelijke goederen en overige zendingen van spoedeisende aard.

5.7.1 *Aanbevolen werkwijze.* Teneinde de kwaliteit van de goederen die op in- of uitklaring wachten te beschermen, zou het openbaar gezag, in samenwerking met alle betrokken partijen, alle maatregelen moeten nemen om de praktische, veilige en betrouwbare opslag van goederen in de haven mogelijk te maken.

5.8 *Aanbevolen werkwijze.* De Verdragsluitende Regeringen zouden de tijdelijke toelating moeten vergemakkelijken van gespecialiseerde laad- en losapparatuur die per schip arriveert en die in de aanloophavens aan wal wordt gebruikt voor het laden, lossen en verwerken van lading.

5.9 Gereserveerd.

5.10 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou procedures moeten ontwikkelen voor de in- en uitklaring van lading gebaseerd op de relevante bepalingen van en richtlijnen behorende bij de Internationale Overeenkomst inzake de vereenvoudiging en harmonisatie van douane-procedures – de herziene Overeenkomst van Kyoto.

5.10.1 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou de invoering van vereenvoudigde procedures voor bevoegde personen moeten overwegen waardoor het volgende wordt toegestaan:

a. vrijgave van goederen na het verstrekken van de informatie die minimaal benodigd is om de goederen te kunnen identificeren, om de risico's met betrekking tot gezondheid en veiligheid goed te kunnen identificeren en te beoordelen en om de daaropvolgende invulling van de uiteindelijke goederenaangifte mogelijk te maken;

b. vrijgave van de goederen op de locatie van de aangever of op een andere door het desbetreffende openbaar gezag goedgekeurde locatie; en

c. indiening van een enkele goederenaangifte voor alle invoeren of uitvoeren in een gegeven tijdvak wanneer de goederen regelmatig door dezelfde persoon worden in- of uitgevoerd.

5.11 *Norm.* Het openbaar gezag beperkt fysieke interventies tot het minimum dat nodig is om naleving van de wet te waarborgen.

5.12 *Aanbevolen werkwijze.* Voor zover de middelen het toestaan, zou het openbaar gezag, op grond van een redelijk verzoek, de lading aan een fysiek onderzoek moeten onderwerpen, waar nodig, op het punt waar de lading in het transportmiddel wordt geladen en gedurende het laden, hetzij in de haven, hetzij, in het geval van vrachteenheden, op de plaats waar de container wordt geladen en verzegeld.

5.13 *Norm.* Het openbaar gezag waarborgt dat de vereisten voor het verzamelen van statistische gegevens de doelmatigheid van de handel over zee niet significant verminderen.

5.14 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou gebruik moeten maken van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie teneinde informatie te verkrijgen met het oog op het versnellen en vereenvoudigen van in- en uitklaringsprocessen.

5.14.1 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou ernaar moeten streven de douaneprocedure waaronder goederen afkomstig van een andere Staat vallen die in afwachting van het laden zijn, snel te laten verlopen.

C.

Containers en pallets

5.15 *Norm.* Met inachtneming van zijn respectieve regelgeving staat het openbaar gezag toe dat containers en pallets tijdelijk worden ingevoerd zonder betaling van douanerechten en andere belastingen en heffingen en vergemakkelijkt het gebruik ervan in het verkeer ter zee.

5.16 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou in de in norm 5.15 bedoelde regelgeving de aanvaarding moeten voorzien van een eenvoudige aangifte waarin staat vermeld dat de tijdelijk ingevoerde containers en pallets binnen de door de betrokken Staat gestelde tijdsspanne weer worden uitgevoerd.

5.17 *Norm.* Het openbaar gezag staat toe dat containers en pallets die het grondgebied van een Staat krachtens de bepalingen van norm 5.15 binnenkomen, het terrein van de haven van aankomst verlaten voor de inklaring van ingevoerde lading en/of laden van uit te voeren lading volgens vereenvoudigde controleprocedures en met een minimum aan documentatie.

5.18 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen staan de tijdelijke invoer toe van samenstellende delen van containers zonder betaling van douanerechten en andere belastingen en heffingen, indien deze delen benodigd zijn voor de reparatie van containers die reeds zijn toegelaten krachtens de bepalingen van norm 5.15.

D.

Lading die niet wordt gelost in de haven van bestemming

5.19 *Norm.* In geval lading voorkomend op de aangifte van de lading niet wordt gelost in de haven van bestemming, stemt het openbaar gezag in met een wijziging van de aangifte van de lading en legt het geen boete op indien het ervan overtuigd is dat de lading in werkelijkheid niet in het schip is geladen of, indien zij daarin wel is geladen, in een andere haven is gelost.

5.20. *Norm.* Indien als gevolg van een vergissing of om een andere geldige reden lading wordt gelost in een haven niet zijnde de haven van bestemming, bevordert het openbaar gezag de doorzending daarvan naar de haven van bestemming. Deze bepaling is niet van toepassing op gevaarlijke of verboden lading of op lading ten aanzien waarvan beperkende bepalingen gelden.

E.

Beperking van de verantwoordelijkheid van de reder

5.21 *Norm.* Het openbaar gezag verlangt niet van een reder dat deze bijzondere gegevens ten behoeve van dat gezag op een vervoersdocument of een afschrift daarvan vermeldt, tenzij de reder zelf de importeur of exporteur is of namens deze optreedt.

5.22 *Norm.* Het openbaar gezag stelt de reder niet aansprakelijk voor het aanbieden of de nauwkeurigheid van documenten die de importeur of exporteur zou moeten overleggen in verband met de in- of uitklaring van de lading, tenzij de reder de importeur of exporteur is, of namens deze optreedt.

DEEL 6

VOLKSGEZONDHEID EN QUARANTAINEN MET INBEGRIJP VAN GEZONDHEIDSVORSCHRIFTEN VOOR DIEREN EN PLANTEN

6.1 *Norm.* Het openbaar gezag van een Staat die geen partij is bij de Internationale Gezondheidsregeling streeft ernaar de betreffende bepalingen van deze Regeling toe te passen op het internationale verkeer ter zee.

6.2 *Aanbevolen werkwijze.* Verdragsluitende Regeringen die bepaalde belangen gemeen hebben op het gebied van de volksgezondheid of ten aanzien van de geografische, sociale of economische omstandigheden zouden ingevolge artikel 85 van de Internationale Gezondheidsregeling bijzondere voorzieningen moeten treffen, indien dergelijke voorzieningen de toepassing van die regeling zouden vergemakkelijken.

6.3 *Aanbevolen werkwijze.* Wanneer met betrekking tot zendingen van bepaalde dieren, planten of daarvan vervaardigde producten gezondheidscertificaten of soortgelijke documenten worden vereist, zouden deze certificaten en documenten in eenvoudige termen moeten zijn gesteld en zou hieraan ruime bekendheid moeten worden gegeven, en de Verdragsluitende Regeringen zouden moeten samenwerken met de bedoeling deze voorschriften te standaardiseren.

6.4 *Aanbevolen werkwijze.* Voor zover mogelijk zou het openbaar gezag een schip per radio toestemming tot ontschepping moeten verlenen wanneer, op basis van gegevens ontvangen vóór de aankomst van het schip, de gezondheidsdienst van de haven die zal worden aangedaan van mening is dat de komst van het schip niet tot gevolg zal hebben dat ziekten waarvoor quarantainevoorschriften gelden worden ingevoerd of ver-

breid. Voor zover mogelijk zou de gezondheidsdienst moeten worden toegestaan een schip te betreden alvorens dit schip de haven binnenloopt.

6.4.1 *Norm.* Het openbaar gezag verzekert zich van de medewerking van de reders opdat voldaan wordt aan elk voorschrift dat ziekte aan boord van een schip onverwijld per radio moet worden gemeld aan de gezondheidsdienst van de haven waarheen het schip onderweg is, zodat de aanwezigheid van speciaal medisch personeel en apparatuur nodig voor de met de gezondheid verband houdende procedures gemakkelijk kan worden geregeld.

6.5 *Norm.* Het openbaar gezag treft voorzieningen die alle reisbureaus en andere belanghebbenden in staat stellen aan de passagiers tijdig voor hun vertrek een opgave te doen toekomen van de inenting die de gezondheidsdiensten in de betreffende landen verplicht stellen, evenals formulieren voor inentingcertificaten die voldoen aan de Internationale Gezondheidsregeling. Het openbaar gezag neemt alle maatregelen die ertoe leiden dat degenen die de inenting uitvoeren gebruik maken van de internationale certificaten van inenting of herinenting, ten einde uniformiteit te bereiken.

6.6 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou in een zo groot mogelijk aantal havens voorzieningen beschikbaar moeten stellen voor het invullen van internationale certificaten van inenting of herinenting, alsmede faciliteiten voor inenting.

6.7 *Norm.* Het openbaar gezag ziet erop toe dat sanitaire maatregelen en gezondheidsformaliteiten ten spoedigste worden uitgevoerd en voltooid en zonder discriminatie worden toegepast.

6.8 *Aanbevolen werkwijze.* Het openbaar gezag zou in een zo groot mogelijk aantal havens doelmatige faciliteiten in stand moeten houden ten dienste van de volksgezondheid, alsmede voor het treffen van quarantainemaatregelen voor dieren en landbouwproducten.

6.9 *Norm.* Er worden in elke Staat voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is in een zo groot mogelijk aantal havens voor onmiddellijk gebruik medische inrichtingen voor spoedeisende behandeling van bemanningsleden en passagiers in stand gehouden.

6.10 *Norm.* Behalve in een noodgeval dat een ernstige bedreiging voor de volksgezondheid vormt, wordt een schip dat niet is besmet of ten aanzien waarvan geen verdenking van besmetting bestaat met enige ziekte waarvoor quarantainevoorschriften gelden, niet op grond van

enige epidemische ziekte door de havengezondheidsdienst belet lading of scheepsvoorraad te laden of te lossen of brandstof of water aan boord te nemen.

6.11 *Aanbevolen werkwijze.* Zendingen van dieren, dierlijke grondstoffen, onbewerkte dierlijke producten, levensmiddelen van dierlijke oorsprong en plantaardige producten waarvoor quarantinevoorschriften gelden, zouden in bepaalde omstandigheden moeten worden toegelaten, indien zij vergezeld gaan van een quarantinecertificaat in een vorm zoals de desbetreffende Staten zijn overeengekomen.

DEEL 7

DIVERSE BEPALINGEN

A.

Borgstellingen en andere vormen van zekerheid

7.1 *Aanbevolen werkwijze.* In gevallen waarin het openbaar gezag een borgstelling of andere vormen van zekerheid van de reders verlangt ten aanzien van hun verplichtingen uit hoofde van wetten en voorschriften van een Staat op het gebied van douane, immigratie, volksgezondheid of landbouwquarantaine of soortgelijke wetten en voorschriften, zou het het gebruik van een enkele allesomvattende borgstelling of andere vorm van zekerheid waar mogelijk moeten toelaten.

B.

Dienstverlening in havens

7.2 *Aanbevolen werkwijze.* De normale diensten van het openbaar gezag in een haven zouden kosteloos gedurende de normale werktijd moeten worden verleend. Het openbaar gezag zou vaste werktijden voor het verlenen van diensten in de havens moeten vaststellen, en wel zodanig dat deze samenvallen met de uren waarin gewoonlijk het meeste werk zou moeten worden verricht.

7.3 *Norm.* De Verdragsluitende Regeringen nemen alle passende maatregelen voor het organiseren van de normale diensten van het openbaar gezag in havenplaatsen teneinde onnodige vertraging van schepen na aankomst, of wanneer zij voor de afvaart gereed zijn, te voorkomen en de tijd nodig voor het vervullen van formaliteiten tot een minimum te beperken, mits de geschatte tijd van aankomst of vertrek ruim tevoren aan het openbaar gezag wordt medegedeeld.

7.4 *Norm.* Door een gezondheidsdienst worden geen kosten in rekening gebracht voor een geneeskundig onderzoek, of een aanvullend onderzoek, hetzij bacteriologisch of anderszins, dat op welk tijdstip ook overdag of 's nachts wordt verricht, indien een dergelijk onderzoek geboden is ter vaststelling van de gezondheidstoestand van de onderzochte persoon, noch voor het bezoeken en controleren van een schip met het oog op quarantaine, behalve voor de controle van een schip verband houdend met de afgifte van een ontrattingscertificaat of vrijstelling van een ontrattingscertificaat. Evenmin zullen kosten in rekening worden gebracht voor de inenting van een per schip aangekomen persoon, noch voor het afgeven van een daarop betrekking hebbend certificaat. Indien echter andere maatregelen dan de hierboven genoemde nodig zijn met betrekking tot het schip, zijn passagiers of zijn bemanning en voor hun door een gezondheidsdienst kosten worden gemaakt, worden deze kosten in rekening gebracht op basis van een afzonderlijk tarief dat gelijk is voor het gehele desbetreffende grondgebied en deze kosten zullen worden geheven zonder onderscheid naar nationaliteit, domicilie of woonplaats van de desbetreffende persoon of naar nationaliteit, vlag, registratie of eigendom van het schip.

7.5 *Aanbevolen werkwijze.* Wanneer de diensten van het openbaar gezag worden verleend buiten de vaste arbeidstijden bedoeld in aanbevolen werkwijze 7.2, worden deze verleend tegen een redelijk tarief dat niet uitgaat boven de feitelijke kosten van de verleende diensten.

7.6 *Norm.* Voor zover de intensiteit van het scheepvaartverkeer in een haven zulks toelaat, zorgt het openbaar gezag ervoor dat diensten beschikbaar zijn voor het vervullen van de formaliteiten met betrekking tot lading en bagage, ongeacht de waarde die deze mocht hebben of de aard ervan.

7.7 *Aanbevolen werkwijze.* De Verdragsluitende Regeringen zouden moeten trachten tot een regeling te komen waarbij de ene Regering een andere Regering bepaalde faciliteiten verleent vóór of gedurende de reis, met betrekking tot het onderzoeken van schepen, passagiers, bemanning, bagage, lading en documenten verband houdend met douane, immigratie, volksgezondheid en quarantainevoorschriften voor planten en dieren, voor zover dit de inkleding na aankomst in de laatste Staat zou vergemakkelijken.

C.

Noodhulp

7.8 *Norm.* Het openbaar gezag vergemakkelijkt de aankomst en het vertrek van schepen die betrokken zijn bij:

- rampenbestrijding;

- de redding van personen in nood op zee teneinde dergelijke personen een veilig heenkomen te bieden;
- het bestrijden of voorkomen van verontreiniging van de zee; of
- andere operaties bij noodsituaties gericht op het vergroten van de veiligheid op zee, de veiligheid van mensenlevens op zee, de veiligheid van de bevolking of de bescherming van het mariene milieu.

7.9 *Norm.* Het openbaar gezag vergemakkelijkt, in de ruimst mogelijke mate, de binnenkomst en douanebehandeling van personen, lading, materiaal en apparatuur die benodigd zijn voor de in norm 7.8 beschreven situaties.

7.10 *Norm.* Het openbaar gezag staat snelle in- en uitklaring toe van specialistische apparatuur die benodigd is voor de uitvoering van veiligheidsmaatregelen.

D.

Nationale vereenvoudigingscommissies

7.11 *Aanbevolen werkwijze.* Elke Verdragsluitende Regering zou, wanneer zij dit noodzakelijk en passend acht, een nationaal programma voor de vereenvoudiging van het verkeer ter zee moeten vaststellen op basis van de vereisten van deze Bijlage aangaande vereenvoudiging, en zou moeten verzekeren dat de doelstelling van haar vereenvoudigingsprogramma het aannemen is van alle praktische maatregelen ter vereenvoudiging van het verkeer van schepen, lading, bemanningen, passagiers, post en voorraden, door het wegnemen van onnodige hindernissen en vertragingen.

7.12 *Aanbevolen werkwijze.* Elke Verdragsluitende Regering zou een nationale commissie voor de vereenvoudiging van het verkeer ter zee moeten instellen, of een soortgelijk nationaal coördinerend orgaan tussen ministeries, instanties en andere organisaties die zich bezighouden met of verantwoordelijk zijn voor verscheidene aspecten van het internationale verkeer ter zee, alsmede havenautoriteiten en reders, om te stimuleren dat vereenvoudigingsmaatregelen worden genomen en uitgevoerd.

Noot: De Verdragsluitende Regeringen wordt verzocht bij het instellen van een nationale commissie voor de vereenvoudiging van het verkeer ter zee of een soortgelijk nationaal coördinerend orgaan de richtlijnen vervat in FAL.5/Circ.2 in aanmerking te nemen.

Aanhangsel 1**IMO FAL-formulieren¹⁾****Aanhangsel 2****Aankomst en vertrek van personen**

Mogelijk model van een begeleidende brief als bedoeld in norm 3.3.1

<p>Van: Immigratiedienst of van toepassing zijnde autoriteit: [Naam] Haven/luchthaven: [Naam]</p> <p>Staat: [Naam] Telefoonnummer: Telex: Fax:</p>	<p>Aan: Immigratiedienst of van toepassing zijnde autoriteit: [Naam] Haven/luchthaven: [Naam]</p> <p>Staat: [Naam]</p>
---	---

Als bijlage bij deze brief treft u een fotokopie van een frauduleus/
vervalst/nagemaakt paspoort/identiteitsbewijs aan.

Documentnummer:

Staat namens welke dit document is afgegeven:

Het bovengenoemde document is gebruikt door een persoon die
beweert de volgende identiteit te bezitten:

Achternaam:
Voorna(a)m(en):
Geboortedatum:
Geboorteplaats:
Nationaliteit:
Woonplaats:



Deze persoon arriveerde op [datum] in de haven van [naam] op een
schip dat vertrokken was uit [stad en staat] op [datum] [reisnummer...]

¹⁾ Zie voor de IMO FAL-formulieren, *Trb.* 2007, 189.

De houder is de toegang tot [naam van staat] geweigerd en de verantwoordelijke reder is opgedragen de passagier van het grondgebied van deze Staat te verwijderen met reisnummer/vlucht [reisnummer/vluchtnummer] vertrekkende op [tijdstip en datum] van [naam luchthaven/haven]

Het bovengenoemde document is vereist als bewijsstuk bij de gerechtelijke vervolging van de houder en is in beslag genomen. Aangezien het document eigendom is van de Staat namens welke het is afgegeven, zal het, na afronding van de gerechtelijke procedure, worden teruggegeven aan de desbetreffende autoriteiten van ...

Overeenkomstig het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, 1965, zoals gewijzigd, wordt de laatste Staat waarin een persoon daarvoor verbleef en waar hij/zij als laatste uit vertrokken is, uitgenodigd hem/haar weer toe te laten voor een nieuwe controle wanneer hem/haar de toegang tot een andere Staat is geweigerd.

Datum: Naam en handtekening functionaris
 Functie:
 Naam immigratiedienst of van toepassing zijnde autoriteit:

(*Waarschuwing: Dit is GEEN identiteitsbewijs*)

Aanhangsel 3

Formulier voor gegevens van de verstekeling bedoeld in Aanbevolen werkwijze 4.6.2

Formulier voor gegevens van de verstekeling bedoeld in Aanbevolen werkwijze 4.6.2

<p>GEGEVENS VAN HET SCHIP <i>Naam van het schip:</i> <i>IMO-nummer:</i> <i>Varend onder de vlag van:</i> <i>Onderneming:</i> <i>Adres van de onderneming:</i></p>	<p><i>Soort identiteitsbewijs. bijv. paspoortnummer, Identiteitskaartnummer of nummer zeemansboekje:</i> <i>Zo ja,</i> <i>Afgegeven op:</i> <i>Afgegeven te:</i> <i>Datum verstrijken geldigheidsduur:</i> <i>Afgegeven door:</i></p>
---	--

<p><i>Agent in de eerstvolgende haven:</i> <i>Adres van de agent:</i></p> <p><i>Internationale roepletters:</i> <i>INMARSAT-nummer:</i> <i>Haven van registratie:</i> <i>Naam van de gezagvoerder:</i></p> <p style="text-align: center;">GEGEVENS VAN DE VERSTEKELING</p> <p><i>Datum/tijdstip ontdekking aan boord:</i> <i>Plaats van inschepping:</i> <i>Land van inschepping:</i> <i>Datum/tijdstip inschepping:</i> <i>Beoogde eindbestemming:</i> <i>Redenen voor het aan boord gaan van het schip¹⁾:</i></p> <p><i>Achternaam:</i> <i>Voorna(a)m(en):</i> <i>Naam waaronder verstekeling bekend staat:</i> <i>Geslacht:</i></p> <p><i>Geboortedatum:</i> <i>Geboorteplaats:</i> <i>Opgegeven nationaliteit:</i> <i>Thuisadres:</i></p> <p><i>Land van domicilie:</i></p>	<p><i>Foto van de verstekeling:</i></p> <p><i>Algemene beschrijving van de fysieke kenmerken van de verstekeling:</i></p> <p><i>Eerste taal:</i> <i>Spreekvaardigheid:</i> <i>Leesvaardigheid:</i> <i>Schrijfvaardigheid:</i></p> <p><i>Andere talen:</i> <i>Spreekvaardigheid:</i> <i>Leesvaardigheid:</i> <i>Schrijfvaardigheid:</i></p>
---	--

1) Indien de verstekeling verklaart een vluchteling of een asielzoeker te zijn wordt deze informatie vertrouwelijk behandeld voor zover nodig is voor de veiligheid van de verstekeling

Overige gegevens:

1. *Methode volgens welke de verstekeling aan boord is gekomen, met inbegrip van de personen die daarbij betrokken waren (bijv. bemanning, havenarbeiders, etc.) en schuilplaats van de verstekeling: in de lading/een container of op het schip:*
2. *Inventaris van de bezittingen van de verstekeling:*
3. *Door de verstekeling afgelegde verklaring:*
4. *Door de gezagvoerder afgelegde verklaring (met inbegrip van eventuele opmerkingen betreffende de geloofwaardigheid van de door de verstekeling verstrekte informatie).*

Datum (data) van de ondervraging(en):

Handtekening van de verstekeling: Handtekening van de gezagvoerder:

Datum:

Datum:

Aanhangsel 4

IMDG-Code, Wijziging 33-06, hoofdstuk 5.4 inzake documentatie

Noot 1:

De bepalingen van deze Code staan het gebruik van technieken voor de elektronische verwerking van gegevens (EDP) en de elektronische onderlinge uitwisseling van gegevens (EDI) als hulpmiddel bij papieren documenten niet in de weg.

Noot 2:

Wanneer gevaarlijke goederen voor vervoer worden aangeboden, moeten soortgelijke documenten als die welke vereist zijn voor andere categorieën goederen worden opgesteld. De vorm van deze documenten, de gegevens die erop moeten worden ingevuld en de verplichtingen die zij inhouden kunnen worden vastgelegd in internationale overeenkomsten die van toepassing zijn op bepaalde vervoerswijzen en in de nationale wetgeving.

Noot 3:

Een van de belangrijkste vereisten van een vervoersdocument voor gevaarlijke goederen is het overdragen van de fundamentele informatie met betrekking tot de risico's die aan de goederen verbonden zijn. Het is derhalve noodzakelijk bepaalde basisgegevens op te nemen in het document voor een zending gevaarlijke goederen tenzij in deze Code hiervoor een vrijstelling of een ander vereiste geldt.

Noot 4:

In aanvulling op de overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk vereiste gegevens kan de bevoegde autoriteit ook andere informatie vereisen.

*5.4.1 Vervoersdocumenten voor gevaarlijke goederen**5.4.1.1 Algemeen*

Tenzij anderszins bepaald geeft de afzender die de gevaarlijke goederen voor vervoer aanbiedt, op een vervoersdocument een beschrijving van de gevaarlijke goederen en verstrekt de aanvullende informatie en documentatie zoals vervat in deze Code.

*5.4.1.2 Vorm van het vervoersdocument**5.4.1.2.1*

Een document voor het vervoer van gevaarlijke goederen kan in elke vorm worden opgesteld, mits het alle informatie bevat zoals vereist in de bepalingen van deze Code.

5.4.1.2.2

Indien zowel gevaarlijke als niet-gevaarlijke goederen op één document worden vermeld, moeten de gevaarlijke goederen als eerste worden vermeld of anderszins worden geaccentueerd.

5.4.1.2.3 Vervolgblad

Een document voor het vervoer van gevaarlijke stoffen mag uit meer dan een pagina bestaan, mits de pagina's opeenvolgend zijn genummerd.

5.4.1.2.4

De informatie op een vervoersdocument voor gevaarlijke goederen moet makkelijk herkenbaar, leesbaar en duurzaam zijn.

5.4.1.2.5 Voorbeeld van een vervoersdocument voor gevaarlijke goederen

Het formulier zoals getoond in 5.4.5 is een voorbeeld van een vervoersdocument voor gevaarlijke goederen.¹⁾

5.4.1.3 Afzender, ontvanger en datum

Op het vervoersdocument voor gevaarlijke goederen moeten de naam en het adres van de afzender en de ontvanger van de gevaarlijke goederen worden vermeld. De datum waarop het vervoersdocument voor gevaarlijke goederen of een elektronische versie daarvan is opgesteld of aan de oorspronkelijke vervoerder werd gegeven, moet worden vermeld.

5.4.1.4 Informatie die moet worden vermeld op het vervoersdocument voor gevaarlijke goederen

5.4.1.4.1 Beschrijving van de gevaarlijke goederen

Het vervoersdocument voor gevaarlijke goederen moet voor elke gevaarlijke stof die of voor elk gevaarlijk materiaal of voorwerp dat voor vervoer wordt aangeboden de volgende informatie bevatten:

1. Het VN-nummer, voorafgegaan door de letters „UN”;
2. De juiste vervoersnaam, zoals vastgesteld overeenkomstig 3.1.2, met inbegrip van de technische benaming tussen haakjes, voor zover van toepassing (zie 3.1.2.8);
3. De gevarenklasse (hoofdgevaar) of, wanneer toegewezen, de subklasse van de goederen, met inbegrip van voor klasse 1 de letter van de compatibiliteitsgroep. De woorden „klasse” of „subklasse” mogen worden ingevoegd vóór de nummers van de gevarenklasse of subklasse;
4. Nummer(s) van bijkomende-gevarenklassen of -subklassen die overeenkomen met het etiket/de etiketten „bijkomend gevaar” die gebruikt moeten worden, wanneer toegewezen, worden ingevoegd na de gevarenklasse of subklasse van het hoofdgevaar en worden tussen haakjes gezet. De woorden „klasse” of „subklasse” mogen worden ingevoegd vóór de nummers van de bijkomende-gevarenklasse of -subklasse;
5. Wanneer toegewezen, de verpakkingsgroep voor de stof of het voorwerp, eventueel voorafgegaan door „PG” (bijv. „PG II”).

¹⁾ Voor gestandaardiseerde formats wordt tevens verwezen naar de relevante aanbevelingen van de UN/ECE Werkgroep ter Vereenvoudiging van Internationale Handelsprocedures, in het bijzonder Aanbeveling nr.1 (Formulieren voor handelsdocumenten van de Verenigde Naties) (ECE/TRADE/137, uitgave 96.1), Aanbeveling nr.11 (Aspecten van de documentatie voor het Internationale Vervoer van Gevaarlijke Goederen) (ECE/TRADE/204, uitgave 96.1) en Aanbeveling nr.22 (Formulieren voor genormaliseerde verzendingsinstructies) (ECE/TRADE/168, uitgave 96.1). Verwezen wordt naar de Leidraad voor Handelsgegevens, Boek III, Aanbevelingen ter Vereenvoudiging van de Handel (ECE/TRADE/200) (uitgave van de Verenigde Naties verkoopnr. E.96.II.E.13).

5.4.1.4.2 *Volgorde van de beschrijving van de gevaarlijke goederen*

De vijf onderdelen van de in 5.4.1.4.1 gespecificeerde omschrijving van de gevaarlijke goederen moeten in de bovenstaande volgorde worden vermeld (d.w.z. .1, .2, .3, .4, .5) zonder toevoeging van extra informatie, tenzij voorzien in deze Code. Tenzij toegestaan of vereist door deze Code, wordt aanvullende informatie na de omschrijving van de gevaarlijke goederen gegeven.

5.4.1.4.3 *Informatie ter aanvulling van de juiste vervoersnaam in de beschrijving van de gevaarlijke goederen*

De juiste vervoersnaam (zie 3.1.2) in de beschrijving van de gevaarlijke goederen wordt als volgt aangevuld:

1. *Technische benamingen voor „n.e.g.” en andere generieke beschrijvingen:* Juiste vervoersnamen die zijn ingedeeld in kolom 6 van de Lijst Gevaarlijke Goederen en waarop bijzondere bepaling 274 van toepassing is, moeten worden aangevuld met hun technische benaming of naam van de chemische groep zoals omschreven in 3.1.2.8;

2. *Ongereinigde lege verpakkingen, bulkcontainers en tanks:* Lege middelen van omsluiting (met inbegrip van verpakkingen, IBC's, bulkcontainers, transporttanks, tankwagens, reservoirtanks) die resten gevaarlijke goederen bevatten van klassen anders dan klasse 7, moeten als zodanig worden aangeduid, bijvoorbeeld door voor of na de juiste vervoersnaam de opdruk „EMPTY UNCLEANNED” („LEEG, ONGEREINIGD”) of „RESIDUE LAST CONTAINED” („RESTANTEN VAN DE LAATSTE LADING”) te plaatsen;

3. *Afvalstoffen:* Indien gevaarlijke goederen (met uitzondering van radioactieve afvalstoffen) als afvalstoffen worden vervoerd om te worden verwijderd of om, voor verwijdering, te worden bewerkt, moet de juiste vervoersnaam worden voorafgegaan door het woord „AFVAL”, tenzij deze term reeds deel uitmaakt van de juiste vervoersnaam;

4. *Verwarmde stoffen:* Indien de juiste vervoersnaam van een stof, die in vloeibare toestand bij een temperatuur van ten minste 100 °C of in vaste toestand bij een temperatuur van ten minste 240 °C vervoerd of ter vervoer aangeboden wordt, niet aangeeft dat het om een stof gaat die onder verhoogde temperatuur vervoerd wordt (bijv. door het gebruik van de woorden „MOLTEN” („GESMOLTEN”) of „ELEVATED TEMPERATURE” („VERWARMD”) als deel van de juiste vervoersnaam), moet direct voor de juiste vervoersnaam het woord „HOT” („HEET”) worden toegevoegd.

5. *Mariene-milieuverontreinigende stoffen:* Indien de goederen die vervoerd moeten worden mariene-milieuverontreinigende stoffen zijn, moet de opdruk „MARINE POLLUTANT” worden aangebracht (zie 3.1.2.8);

6. *Vlampunt:* Indien de goederen die vervoerd moeten worden een minimum vlampunt van 60 °C of lager hebben (in °C, volgens gesloten cup-methode (c.c.)), moet het minimum vlampunt worden aangegeven. Vanwege de aanwezigheid van ongerechtigheden kan het vlampunt lager

of hoger zijn dan de referentietemperatuur die in de Lijst Gevaarlijke Goederen voor de stof is aangegeven. Voor organische peroxiden van klasse 5.2 die ook ontvlambaar zijn, hoeft geen vlammpunt te worden aangegeven.

5.4.1.4.4 Voorbeelden van beschrijvingen van gevaarlijke goederen:

UN1098 ALLYLALCOHOL 6.1 (3) I (21°C c.c.)

UN1098, ALLYLALCOHOL, klasse 6.1, (klasse 3), PG I, (21°C c.c.)

UN 1092, acroleïne, gestabiliseerd, klasse 6.1 (3), PG I, (-24°C c.c.)
MARINE POLLUTANT

UN 2761, organochloorpesticide, vaste stof, giftig (aldrin 19%), klasse 6.1, PG III, MARINE POLLUTANT

5.4.1.5 Informatie die vereist is in aanvulling op de beschrijving van de gevaarlijke goederen

In aanvulling op de beschrijving van de gevaarlijke goederen moet de volgende informatie worden opgenomen na de beschrijving van de gevaarlijke goederen op het vervoersdocument voor gevaarlijke goederen.

5.4.1.5.1 Totale hoeveelheid gevaarlijke goederen

Uitgezonderd voor ongereinigde, lege verpakkingen, moet de totale hoeveelheid van de gevaarlijke goederen met uiteenlopende juiste vervoersnamen, UN-nummers of verpakkingsgroepen, worden opgenomen (uitgedrukt in volume of massa, al naargelang van toepassing). Voor gevaarlijke goederen van klasse 1 moet de hoeveelheid worden uitgedrukt in netto explosieve massa. Voor gevaarlijke goederen die in bergingsverpakkingen worden vervoerd, moet een geschatte hoeveelheid van de gevaarlijke goederen worden gegeven. Het aantal en soort verpakking (bijv. vat, kist, etc.) moet eveneens worden aangeduid. UN-verpakkingscodes mogen alleen worden gebruikt ter aanvulling van de omschrijving van de soort verpakking (bijv. een kist (4G)). Er mogen afkortingen worden gebruikt om de meeteenheid voor de totale hoeveelheid aan te geven.

5.4.1.5.2 Gelimiteerde hoeveelheden

5.4.1.5.2.1

Wanneer gevaarlijke goederen worden vervoerd volgens de uitzonderingen voor in gelimiteerde hoeveelheden verpakte gevaarlijke goederen, zoals voorzien in kolom 7 van de Lijst Gevaarlijke Goederen en in hoofdstuk 3.4, moeten de woorden „gelimiteerde hoeveelheid” of „LTD QTY” worden toegevoegd.

5.4.1.5.2.2

Wanneer een zending overeenkomstig 3.4.4.1.2 wordt aangeboden, moet de volgende verklaring in het vervoersdocument worden opgenomen: „Vervoer overeenkomstig 3.4.4.1.2 van de IMDG-code.”

5.4.1.5.3 *Bergingsverpakkingen*

Bij gevaarlijke goederen die in bergingsverpakkingen worden vervoerd moet het woord „SALVAGE PACKAGE” („BERGINGSVERPAKKING”) worden opgenomen.

5.4.1.5.4 *Stoffen die door middel van temperatuurbeheersing gestabiliseerd zijn*

Indien het woord „STABILIZED” („GESTABILISEERD”) deel uitmaakt van de juiste vervoersnaam (zie ook 3.1.2.6), moeten, indien de stabilisatie door middel van temperatuurbeheersing verkregen wordt, de controle- en kritieke temperaturen (zie 7.7.2) als volgt op het vervoersdocument worden aangegeven:

„Controletemperatuur: ...°C Kritieke temperatuur: ...°C”.

5.4.1.5.5 *Zelfontledende stoffen en organische peroxiden*

Voor zelfontledende stoffen van klasse 4.1 en voor organische peroxiden waarvoor tijdens het vervoer temperatuurbeheersing nodig is, moeten de controle- en kritieke temperaturen (zie 7.7.2) als volgt in het vervoersdocument zijn aangegeven:

„Controletemperatuur: ...°C Kritieke temperatuur: ...°C”.

5.4.1.5.5.1

Indien de bevoegde autoriteit voor bepaalde zelfontledende stoffen van klasse 4.1 en bepaalde organische peroxiden van klasse 5.2 heeft toegestaan dat het etiket volgens model nr.1 (bijkomend gevaar, „ONT-PLOFBAAR”) bij de desbetreffende verpakking achterwege kan blijven, moet een verklaring van die strekking zijn opgenomen.

5.4.1.5.5.2

Indien organische peroxiden en zelfontledende stoffen worden vervoerd onder omstandigheden waarvoor goedkeuring wordt vereist (zie voor organische peroxiden 2.5.3.2.5, 4.1.7.2.2, 4.2.1.13.1 en 4.2.1.13.3; zie voor zelfontledende stoffen 2.4.2.3.2.4 en 4.1.7.2.2), moet een verklaring van die strekking in het vervoersdocument voor gevaarlijke stoffen zijn opgenomen. Een kopie van de goedkeuring van de classificatie en de vervoersvoorwaarden voor niet in de lijst opgenomen organische peroxiden en zelfontledende stoffen moet aan het vervoersdocument voor gevaarlijke stoffen zijn gehecht.

5.4.1.5.5.3

Indien een monster van een organisch peroxide (zie 2.5.3.2.5.1) of van een zelfontledende stof (zie 2.4.2.3.2.4.2) wordt vervoerd, moet een verklaring van die strekking in het vervoersdocument voor gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.

5.4.1.5.6 *Infectieuze stoffen*

Het volledige adres van de ontvanger moet op het document staan vermeld, alsmede de naam van een verantwoordelijke persoon en zijn/haar telefoonnummer.

5.4.1.5.7 *Radioactieve stoffen*

5.4.1.5.7.1

Elke zending stoffen van klasse 7 moet, al naargelang van toepassing, worden voorzien van de volgende informatie in de onderstaande volgorde:

1. de naam of het symbool van elke radionuclide of, voor mengsels van radionucliden, een van toepassing zijnde algemene omschrijving of een lijst van meest beperkende nucliden;
2. een beschrijving van de fysische en chemische toestand van de stof, of de aanduiding dat het een radioactieve stof in speciale toestand of een gering verspreidbare radioactieve stof betreft. Een generieke chemische aanduiding is aanvaardbaar voor de chemische hoedanigheid;
3. de maximale activiteit van de radioactieve inhoud gedurende het vervoer, uitgedrukt in becquerel (Bq) met het bijbehorende SI-symbool (zie 1.2.2.1). Voor splijtbare stoffen mag de totale massa splijtbare stof in de eenheid gram (g) of in een geschikt veelvoud daarvan worden aangegeven in plaats van de activiteit;
4. de categorie van het collo, d.w.z. I-WIT, II-GEEL of III-GEEL;
5. de transportindex (alleen bij de categorieën II-GEEL en III-GEEL);
6. voor zendingen van splijtbare stoffen anders dan zendingen die zijn vrijgesteld onder 6.4.11.2, de criticaliteits-veiligheidsindex (CSI);
7. het identificatiekenmerk voor elk goedkeuringscertificaat van een bevoegde autoriteit (radioactieve stoffen in speciale toestand, gering verspreidbare radioactieve stoffen, speciale regeling, model van collo of verzending) van toepassing zijnde op de zending;
8. voor zendingen met meer dan één collo moet de in 5.4.1.4.1.1 tot en met .3 en 5.4.1.5.7.1.1 tot en met .7 voorgeschreven informatie voor ieder collo worden aangegeven. Voor colli in een oververpakking, in een transportcontainer of in een voertuig moet een gedetailleerde opgave van de inhoud van elk collo binnen de oververpakking, de transportcontainer of het voertuig, en, al naargelang van toepassing, van elk(e) oververpakking, transportcontainer, of voertuig worden bijgevoegd. Indien op een plaats van tussentijdse lossing colli uit de oververpakking, de transport-

container of het voertuig moeten worden gehaald, dan moeten de daarvoor vereiste vervoersdocumenten beschikbaar worden gesteld;

9. Wanneer een zending moet worden verzonden onder exclusief gebruik, de opmerking „VERZENDING ONDER EXCLUSIEF GEBRUIK”; en

10. Voor LSA-II, LSA-III, SCO-I en SCO-II de totale activiteit van de zending als een veelvoud van A2.

5.4.1.5.7.2

In het vervoersdocument moet een verklaring zijn opgenomen met betrekking tot de eventuele maatregelen die de vervoerder geacht wordt te nemen. De verklaring moet gesteld zijn in de talen die noodzakelijk worden geacht door de vervoerder of de betrokken autoriteiten, en moet ten minste de volgende informatie bevatten:

1. Aanvullende maatregelen voor het laden, het stuwen, het vervoer, de behandeling en het lossen van het collo, de oververpakking of de transportcontainer met inbegrip van eventuele bijzondere stuw- en vervoersvoorschriften voor de veilige warmteafvoer (zie 7.1.14.4), of een verklaring dat dergelijke maatregelen niet noodzakelijk zijn;

2. Beperkingen ten aanzien van de transportmodaliteit of het voertuig en eventueel noodzakelijke aanwijzingen voor de te volgen route;

3. Noodprocedures die van toepassing zijn op de zending.

5.4.1.5.7.3

Bij het internationale vervoer van colli, waarvoor goedkeuring van het model of het vervoer door de bevoegde autoriteit noodzakelijk is en waarvoor in de diverse betrokken landen verschillende goedkeuringstypen van toepassing zijn, moet het in 5.4.1.4.1 voorgeschreven UN-nummer en de juiste vervoersnaam in overeenstemming zijn met het certificaat van goedkeuring van het land van herkomst van het model.

5.4.1.5.7.4

De van toepassing zijnde certificaten van bevoegde autoriteiten behoeven de zending niet noodzakelijkerwijs te vergezellen. De afzender moet ze voorafgaand aan het laden en lossen ter beschikking stellen aan de vervoerder(s).

5.4.1.5.8 *Spuitbussen*

Indien een spuitbus een capaciteit van meer dan 1000 ml heeft, moet dit in het vervoersdocument worden aangeduid.

5.4.1.5.9 *Ontploffbare stoffen*

Elke zending goederen van klasse 1 moet, al naargelang van toepassing, zijn voorzien van de volgende informatie:

1. Er zijn posities toegekend aan onder andere „ONTPLOFBARE STOFFEN, N.E.G.”, „ONTPLOFBARE VOORWERPEN, N.E.G.”, en

„BESTANDELEN VAN EEN PYROTECHNISCHE KETEN, N.E.G.”. Wanneer een specifieke positie ontbreekt, moet de bevoegde autoriteit van het land van oorsprong de positie gebruiken die past bij de subklasse en de compatibiliteitsgroep. Het vervoersdocument moet de volgende verklaring bevatten: „Vervoer van stoffen die onder deze positie vallen is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van ...” gevolgd door het onderscheidingsteken voor motorvoertuigen in het internationale verkeer van het land van de bevoegde autoriteit.

2. Het vervoer van ontplofbare stoffen waarvoor een minimumgehalte aan water of flegmatiseermiddel staat vermeld in de afzonderlijke positie is verboden wanneer er minder water of flegmatiseermiddel voorhanden is dan het voorgeschreven minimum. Dergelijke stoffen mogen uitsluitend vervoerd worden met speciale toestemming van de bevoegde autoriteit van het land van herkomst. Het vervoersdocument moet de volgende verklaring bevatten: „Vervoer van stoffen die onder deze positie vallen is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van ...” gevolgd door het onderscheidingsteken voor motorvoertuigen in het internationale verkeer van het land van de bevoegde autoriteit.

3. Wanneer ontplofbare stoffen of voorwerpen verpakt zijn „zoals goedgekeurd door de bevoegde autoriteit”, moet het vervoersdocument de volgende verklaring bevatten: „Vervoer goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van ...” gevolgd door het onderscheidingsteken voor motorvoertuigen in het internationale verkeer van het land van de bevoegde autoriteit.

4. Een aantal gevaren wordt niet aangegeven door de subklasse en compatibiliteitsgroep van een stof. De verzender moet een indicatie geven van dergelijke gevaren op het vervoersdocument voor gevaarlijke stoffen.

5.4.1.5.10 Viskeuze stoffen

Wanneer viskeuze stoffen overeenkomstig 2.3.2.5 worden vervoerd, moet de volgende verklaring in het vervoersdocument worden opgenomen: „Vervoer overeenkomstig 2.3.2.5 van de IMDG-code.”

5.4.1.5.11 Bijzondere bepalingen ten aanzien van scheiding

5.4.1.5.11.1

Voor stoffen, mengsels, oplossingen of preparaten die verzonden worden onder n.e.g.-posities die niet in de in 3.1.4.4 genoemde segregatiegroepen zijn opgenomen maar die, naar de mening van de afzender, tot een van deze groepen behoren (zie 3.1.4.2), moet de toepasselijke segregatiegroep worden vermeld in het vervoersdocument.²⁾

²⁾ Erkend wordt dat er niet in alle gevallen een segregatiegroep van toepassing is en dat deze in dat geval dus niet in het vervoersdocument kan worden vermeld.

5.4.1.5.11.2

Wanneer stoffen overeenkomstig 7.2.1.13.1.2 samen in een laadeenheid worden geladen, moet de volgende verklaring in het vervoersdocument worden opgenomen:

„Vervoer overeenkomstig 7.2.1.13.1.2 van de IMDG-code.”

5.4.1.5.11.3

Wanneer zuren en alkaliën van klasse 8 in dezelfde laadeenheid worden vervoerd, al dan niet in dezelfde verpakking, overeenkomstig 7.2.1.13.2, moet de volgende verklaring in het vervoersdocument worden opgenomen:

„Vervoer overeenkomstig 7.2.1.13.2 van de IMDG-code.”

5.4.1.5.12 *Vervoer van gevaarlijke vaste stoffen in bulkcontainers*

Voor bulkcontainers anders dan transportcontainers moet de volgende verklaring in het vervoersdocument worden opgenomen (zie 6.9.4.6):

„Bulkcontainer BK2 door de bevoegde autoriteit van ... toegelaten”

5.4.1.6 *Officiële verklaring*

5.4.1.6.1

In het vervoersdocument voor gevaarlijke goederen moet een (officiële) verklaring zijn opgenomen dat de zending vervoerd mag worden en dat de goederen op de juiste wijze zijn verpakt en van merken en etiketten voorzien, en in goede staat verkeren voor vervoer in overeenstemming met de van toepassing zijnde regelgeving. De tekst van deze verklaring luidt als volgt:

„Hierbij verklaar ik dat de inhoud van deze verzending hierboven volledig en nauwkeurig door middel van de juiste vervoersnaam is omschreven, geclassificeerd, verpakt en van merken en etiketten/grote etiketten is voorzien en in alle opzichten in goede staat verkeert voor vervoer in overeenstemming met van toepassing zijnde nationale en internationale regelgeving.”

Deze verklaring moet door de afzender worden ondertekend en gedaateerd. Facsimilehandtekeningen worden aanvaard wanneer de toepasselijke wet- en regelgeving de rechtsgeldigheid van facsimilehandtekeningen erkent.

5.4.1.6.2

Indien de documentatie van de gevaarlijke goederen door middel van technieken voor de elektronische verwerking van gegevens (EDP) of de elektronische onderlinge uitwisseling van gegevens (EDI) aan de vervoerder wordt aangeboden, mag/mogen de handtekening(en) vervangen worden door de naam/namen (in hoofdletters) van de persoon die ondertekeningsbevoegd is.

5.4.2 Container-/voertuigbeladingscertificaat

5.4.2.1

Indien gevaarlijke goederen in een container³⁾ of voertuig worden verpakt of geladen, moeten de voor het beladen van de container of het voertuig verantwoordelijke personen een „container-/voertuigbeladingscertificaat” verschaffen, waarin het (de) container-/voertuigidentificatienummer(s) vermeld staat (staan) en officieel verklaren dat de operatie uitgevoerd is in overeenstemming met de volgende voorwaarden:

1. De container/het voertuig was schoon, droog en ogenschijnlijk geschikt om de goederen te ontvangen;
2. Colli die gescheiden moeten worden overeenkomstig van toepassing zijnde eisen tot gescheiden houden, zijn niet gezamenlijk in of op de container/het voertuig verpakt (tenzij overeenkomstig 7.2.2.3 goedgekeurd door de betrokken bevoegde autoriteit);
3. Alle colli zijn uitwendig geïnspecteerd op schade en alleen gave colli zijn geladen;
4. Vaten zijn rechtstandig gestuwd, tenzij door de bevoegde autoriteit anders toegestaan en alle goederen zijn op deugdelijke wijze geladen en, zo nodig, voldoende vastgezet met materiaal passend bij de wijze(n) van vervoer⁴⁾ voor het voorgenomen traject;
5. Losgestorte goederen zijn gelijkmatig over de container/het voertuig verdeeld;
6. Voor zendingen, waaronder begrepen goederen van klasse 1, met uitzondering van subklasse 1.4, is de constructie van container/het voertuig constructief geschikt overeenkomstig 7.4.6;
7. De container/het voertuig en de colli zijn in voorkomend geval op deugdelijke wijze van merktekens en (grote) etiketten voorzien;
8. Wanneer vast kooldioxide (CO₂-droogijs) voor koeling wordt gebruikt, is de container/het voertuig uitwendig op een opvallende plaats, zoals aan de deurzijde, gemerkt of geëtiketteerd met de woorden: „GEVAARLIJK CO₂ (DROOGIJS) BINNEN AANWEZIG. GRONDIG VENTILEREN ALVORENS TE BETREDEN”; en
9. Voor elke zending gevaarlijke goederen, die in de container/het voertuig geladen is, is een vervoersdocument voor gevaarlijke goederen, zoals aangegeven in 5.4.1, ontvangen.

Noot: Het container-/voertuigbeladingscertificaat is voor transporttanks niet vereist.

³⁾ Zie definitie van „transportcontainer” in 1.2.1.

⁴⁾ Zie IMO/ILO/UN ECE Richtlijnen voor het stuwen van laadeenheden (Guidelines for Packing of Cargo Transport Units).

5.4.2.2

De in het vervoersdocument voor gevaarlijke goederen en het container-/voertuigbeladingscertificaat vereiste informatie mag in een enkel document worden opgenomen; zo niet, dan moeten deze documenten aan elkaar zijn gehecht. Indien de informatie in een enkel document opgenomen wordt, moet het document een ondertekende verklaring omvatten, zoals: „Hierbij wordt verklaard dat het laden van de goederen in de container/het voertuig uitgevoerd is in overeenstemming met de van toepassing zijnde voorschriften”. Deze verklaring moet worden gedateerd en de persoon die deze verklaring ondertekent, moet op het document worden geïdentificeerd.

5.4.3 Documentatie die aan boord van het schip aanwezig moet zijn

5.4.3.1

Elk schip dat gevaarlijke goederen en mariene-milieuvervuilende stoffen vervoert moet een speciale lijst of manifest⁵⁾ aan boord hebben waarin de gevaarlijke goederen en mariene-milieuvervuilende stoffen en hun plaats van stuwage staan vermeld, overeenkomstig voorschrift 4.5 van hoofdstuk VII van SOLAS 1974, zoals gewijzigd, en voorschrift 4(3) van Bijlage III van MARPOL 73/78. In plaats van een dergelijke speciale lijst of manifest kan een gedetailleerd stuwplan, waarin klasse en plaats van stuwage van alle aan boord aanwezige gevaarlijke goederen en mariene-milieuverontreinigende stoffen zijn aangegeven, worden gebruikt. Deze lijst van gevaarlijke goederen en mariene-milieuvervuilende stoffen of het manifest moet gebaseerd zijn op de in deze Code vereiste documentatie en certificatie en dient, naast de informatie conform 5.4.1.4 en 5.4.1.5, minimaal de plaats van stuwage en de totale hoeveelheid gevaarlijke goederen en mariene-milieuvervuilende stoffen te bevatten. Voor vertrek moet een afschrift van een van deze documenten aan de door de autoriteit van de havenstaat aangewezen persoon of organisatie beschikbaar worden gesteld.

5.4.3.2 Informatie voor noodhulpdiensten

5.4.3.2.1

Voor zendingen van gevaarlijke goederen moet de juiste informatie te allen tijde onmiddellijk beschikbaar zijn om te kunnen worden gebruikt door noodhulpdiensten bij ongevallen en incidenten met gevaarlijke goederen die worden vervoerd. Deze informatie moet zich op een andere plaats dan de colli met de gevaarlijke goederen bevinden en onmiddellijk kunnen worden geraadpleegd bij een ongeval. Op de volgende wijzen kan aan het voorgaande worden voldaan:

⁵⁾ FAL.2/Circ.51/Rev.1 kan voor dit doel worden gebruikt.

1. juiste vermeldingen op de speciale lijst, het manifest of de aangifte gevaarlijke goederen; of
2. voorzien in een afzonderlijk document, zoals een veiligheidsinformatieblad; of
3. voorzien in afzonderlijke documentatie, zoals de Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS Guide) die gebruikt moet worden in combinatie met het vervoersdocument en de Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG).

5.4.4 Overige vereiste informatie en documentatie

5.4.4.1

In bepaalde omstandigheden zijn speciale certificaten of andere documenten vereist, zoals:

1. een weerbestendigheidscertificaat; zoals vereist in de individuele posities op de Lijst Gevaarlijke Goederen;
2. een certificaat dat voor een stof, materiaal of voorwerp vrijstelling verleent van de bepalingen van de IMDG-Code (zie bijvoorbeeld individuele posities voor houtskool, vismeel en voederkoek);
3. voor nieuwe zelfontledende stoffen en voor organische peroxiden of een nieuwe formulering van reeds ingedeelde zelfontledende stoffen en organische peroxiden, een verklaring van de bevoegde autoriteit van het land van oorsprong inzake de goedgekeurde classificatie en vervoersvoorwaarden.

5.4.4.2 Gegaste eenheden

In het vervoersdocument voor een gegaste eenheid moeten het type en de hoeveelheid van het gassingsmiddel en de datum en het tijdstip van de gassing worden vermeld. Bovendien moeten instructies zijn geleverd voor de verwijdering van elk achterblijvend gassingsmiddel met inbegrip van voorzieningen (indien gebruikt).

5.4.5 Formulier voor multimodaal vervoer van gevaarlijke goederen

5.4.5.1

Dit formulier voldoet aan de vereisten van SOLAS 74, hoofdstuk VII, voorschrift 4, MARPOL 73/78, Bijlage III, voorschrift 4 en de bepalingen van dit hoofdstuk. De informatie die ingevolge de bepalingen van dit hoofdstuk is vereist is verplicht; de vorm van het formulier is echter niet vastgelegd.

Formulier voor multimodaal vervoer van gevaarlijke goederen

Dit formulier kan gebruikt worden als aangifte gevaarlijke goederen; het voldoet aan de vereisten van SOLAS 74, hoofdstuk VII, voorschrift 4 en MARPOL 73/78, Bijlage III, voorschrift 4

1 Afzender		2 Vervoersdocument		
		3 Pagina 1 van ... pagina's		4 Referentie afzender
		5 Referentie expediteur		
6 Ontvanger		7 Vervoerder (in te vullen door de vervoerder)		
		VERKLARING VAN DE AFZENDER Hierbij verklaar ik dat de inhoud van deze zending hieronder volledig en nauwkeurig door middel van de juiste vervoersnaam is omschreven, geïdentificeerd, verpakt en van merken en etiketten/grote etiketten is voorzien en in alle opzichten in goede staat verkeert voor vervoer in overeenstemming met de van toepassing zijnde internationale en nationale regelgeving.		
8 Deze zending valt binnen de beperkingen die zijn voorgeschreven voor: (Doorhalen wat niet van toepassing is)		9 Bijkomende behandelingeninformatie		
PASSAGIERS- EN VRACHTVLIEGTUIGEN	ALLEEN VRACHTVLIEGTUIGEN			
10 Schip/vluchtnummer en datum	11 Haven/laadplaats			
12 Haven/losplaats	13 Bestemming			
14 Verzendingsopdruk	*Aantal en soort colli; omschrijving van goederen	Brutomassa (kg)	Nettomassa (kg)	Volume (m3)
15 Containernummer/voertuigregistratienummer (kenteken)	16 Zegelnummer(s)	17 Container-/voertuigafmetingen & type	18 Tarramassa (kg)	19 Totale brutomassa (met inbegrip van tarra) (kg)
CONTAINER-/VOERTUIGBELADINGSCERTIFICAAT Hierbij verklaar ik dat de goederen die hierboven zijn omschreven in de /het hierboven genoemde container / voertuig zijn verpakt / geladen overeenkomstig van toepassing zijnde bepalingen.** MOET VOOR ALLE CONTAINER-/VOERTUIGLADINGEN WORDEN NGEVULD EN ONDERTEKEND DOOR DE VOOR VERPAKKING/BELADING VERANTWOORDELIJKE PERSOON.		21 ONTVANGSTBEWIJS ONTVANGENDE ORGANISATIE Heeft het bovengenoemde aantal colli /containers / trailers in kennelijk goede toestand en staat ontvangen tenzij hier anderszins vermeld OPMERKINGEN ONTVANGENDE ORGANISATIE:		
20 Naam van de onderneming		Naam van de chauffeur	22 Naam van de onderneming (VAN DE AFZENDER DIE DEZE OPMERKING MAAKT)	
		Kenteken voertuig		
Naam/status van declarant		Handtekening en datum	Naam/status van declarant	
Plaats en datum			Plaats en datum	
Handtekening van declarant		HANDTEKENING CHAUFFEUR	Handtekening van declarant	

* **GEVAARLIJKE GOEDEREN:**

U dient het volgende te vermelden: juiste vervoersnaam, gevaarklasse, UN-nummer, verpakkingsgroep, (voor zover toegewezen) mariene-milieuverontreinigende stof. U dient de verplichtingen ingevolge de van toepassing zijnde nationale en internationale regelgeving in acht te nemen. Ten behoeve van de IMDG-Code zie 5.4.1.4.

** Ten behoeve van de IMDG-Code, zie 5.4.2.

*Aspecten van de documentatie voor het container-
/voertuigbeladingscertificaat voor het internationale vervoer van
gevaarlijke goederen*

De handtekening in vak 20 van het formulier moet van de persoon zijn die de leiding heeft over de container/voertuig-operatie. Losgestorte goederen die in bulkverpakkingen worden vervoerd zijn gelijkmatig over de container/het voertuig verdeeld.

Hierbij wordt verklaard dat:

De container/het voertuig schoon, droog en ogenschijnlijk geschikt was om de goederen te ontvangen. De colli en de container/het voertuig zijn op deugdelijke wijze van merken en (grote) etiketten voorzien. Niet relevante merken en (grote) etiketten zijn verwijderd.

Voor zendingen, waaronder begrepen goederen van klasse 1, met uitzondering van subklasse 1.4, de constructie van de container/het voertuig geschikt is.

Er in de container/het voertuig geen stoffen zijn geladen die elkaar niet verdragen, uitgezonderd met speciale toestemming van de bevoegde autoriteit.

Alle colli uitwendig zijn geïnspecteerd op schade en alleen gave colli zijn geladen;

Vaten rechtstandig zijn gestuwd, tenzij door de bevoegde autoriteit anders toegestaan.

Alle goederen op deugdelijke wijze zijn geladen en vastgezet in de container/het voertuig.

Wanneer vast kooldioxide (CO₂-droogijs) voor koeling wordt gebruikt, het voertuig/de container uitwendig op een opvallende plaats, zoals aan de deurzijde, gemerkt of geëtiketteerd is met de woorden: „GEVAARLIJK CO₂ (DROOGIJS) BINNEN AANWĒZIG. GRONDIG VENTILEREN ALVORENS TE BETREDEN.”

Wanneer dit formulier voor gevaarlijke goederen uitsluitend wordt gebruikt als container-/voertuigbeladingscertificaat, niet zijnde een gecombineerd document, dient een door de afzender of leverancier ondertekende verklaring gevaarlijke goederen te zijn afgegeven/ontvangen voor elke zending gevaarlijke goederen waarmee de container beladen is.

Noot: Het containerbeladingscertificaat is voor tanks niet vereist.

1 Afzender	2 Vervoersdocumentnummer		
	3 Pagina .. van .. pagina's	4 Referentie vervoerder	
		5 Referentie expediteur	
14 Verzendtekens *Aantal en soort colli; omschrijving goederen Brutomassa (kg) Nettomassa (kg) Kub. (m ³)			

Aanhangsel 5*CERTIFICATEN EN DOCUMENTEN DIE ZICH AAN BOORD VAN SCHEPEN MOETEN BEVINDEN*

(NB: Alle certificaten aan boord dienen originelen te zijn)

1	Alle schepen	Referentie
	Internationaal tonnagecertificaat (1969) Voor elk schip wordt een Internationaal tonnagecertificaat afgegeven; de bruto- en nettotonnage van het schip zijn vastgesteld in overeenstemming met het Verdrag.	Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969 artikel 7
	Internationaal Certificaat van Uitwatering Een Internationaal Certificaat van uitwatering wordt, ingevolge de bepalingen van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, afgegeven aan elk schip dat is onderzocht en gemarkeerd volgens het Verdrag of het Verdrag als gewijzigd bij het Protocol van 1988 daarbij, al naargelang van toepassing.	Uitwateringsverdrag artikel 16; Protocol bij Uitwateringsverdrag, 1988, artikel 18
	Internationaal Certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering Een Internationaal Certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering wordt afgegeven aan elk schip dat een vrijstelling heeft gekregen ingevolge en in overeenstemming met artikel 6 van het Uitwateringsverdrag of het Verdrag als gewijzigd bij het Protocol van 1988 daarbij, al naargelang van toepassing.	Uitwateringsverdrag artikel 6; Protocol bij Uitwateringsverdrag, 1988, artikel 18

<p>Boekje stabiliteit in onbeschadigde toestand Elk passagiersschip, ongeacht zijn afmetingen, en elk vrachtschip van 24 meter of langer moet na voltooiing aan een hellingproef worden onderworpen en de stabiliteitsgegevens ervan moeten worden bepaald. De gezagvoerder zal een stabiliteitsboekje ter beschikking worden gesteld aan de hand waarvan hij op snelle en eenvoudige wijze nauwkeurige informatie kan verkrijgen ter beoordeling van de stabiliteit van het schip in verschillende beladingstoestanden. Voor bulkcarriers mag de in het bulkcarrierboekje vereiste informatie in het stabiliteitsboekje worden opgenomen.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschriften II-1/22 en II-1/25-8; Protocol bij Uitwateringsverdrag, 1988, voorschrift 10</p>
<p>Plattegronden en boekjes voor gebruik bij beschadiging Plattegronden waarop voor elk dek en ruim de begrenzendende schotten van de waterdichte afdelingen, de openingen daarin met de middelen voor sluiting en de bedieningsplaatsen hiervan, alsmede de inrichtingen voor de correctie van slagzij als gevolg van vollopen, duidelijk zijn aangegeven, moeten permanent zijn opgehangen aan boord van passagiers- en vrachtschepen. Bovendien moeten instructieboekjes die de genoemde gegevens bevatten, ter beschikking van de officieren van het schip worden gesteld.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschriften II-1/23, 23-1, 25-8; MSC/Circ.919</p>
<p>Verklaring van minimumbemanningssterkte Elk schip waarop hoofdstuk I van het Verdrag van toepassing is, wordt voorzien van een passende verklaring van minimumbemanningssterkte of een gelijkwaardig document afgegeven door de Administratie als bewijs van de aanwezigheid van een minimumbemanning.</p>	<p>SOLAS 1974, (wijzigingen 2000), voorschrift V/14.2</p>

<p>Opleidingshandboek brandveiligheid Een opleidingshandboek moet geschreven zijn in de werktaal van het schip en moet aanwezig zijn in elk bemanningsverblijf of in iedere hut voor bemanningsleden. Het handboek moet de instructies en informatie bevatten als vereist in voorschrift II-2/15.2.3.4. Deze informatie kan, in plaats van door dit handboek, met behulp van audiovisuele middelen worden verstrekt.</p>	<p>SOLAS 1974, (wijzigingen 2000), voorschrift II-2/15.2.3</p>
<p>Brandbeveiligingsplannen/boekje Ter instructie van de scheepsofficieren moeten aan boord algemene plattegronden permanent zijn opgehangen waarop voor elk dek duidelijk zijn aangegeven de controlestations, de verschillende brandsecties, alsmede aanwijzingen betreffende de detectie- en brandalarminstallaties en brandblusmiddelen. In plaats daarvan mogen, ter beoordeling door de Administratie, de genoemde details zijn opgenomen in een boekje, waarvan een exemplaar moet worden verstrekt aan iedere officier, terwijl één exemplaar steeds aan boord op een toegankelijke plaats beschikbaar moet zijn. Plattegronden en boekjes moeten goed worden bijgehouden en wijzigingen moeten zo spoedig mogelijk worden verwerkt. Er moet een duplicaat van de brandbeveiligingsplannen of een boekje dat zulke plattegronden bevat, permanent aanwezig zijn in een duidelijk aangegeven, tegen weer en wind afgesloten ruimte buiten het dekhuis, ten behoeve van brandbestrijdingspersoneel van de wal.</p>	<p>SOLAS 1974, (wijzigingen 2000), voorschrift II-2/15.2.4</p>
<p>Registratie van opleidingen en oefeningen aan boord Brandweeroefeningen moeten worden uitgevoerd en geregistreerd in overeenstemming met de bepalingen van de voorschriften III/19.3 en III/19.5.</p>	<p>SOLAS 1974, (wijzigingen 2000), voorschrift II-2/15.2.2.5</p>

<p>Boekje inzake brandveilige bedrijfsvoering Het boekje inzake brandveilige bedrijfsvoering moet de nodige informatie en instructies bevatten voor een veilige scheepsbedrijfsvoering en ladingbehandeling in relatie tot brandveiligheid. Het boekje moet geschreven zijn in de werktaal van het schip en moet aanwezig zijn in elk bemanningsverblijf of in iedere hut voor bemanningsleden. Het boekje mag worden gecombineerd met de in voorschrift II-2/15.2.3 vereiste opleidingshandboeken voor brandveiligheid.</p>	<p>SOLAS 1974, (wijzigingen 2000), voorschrift II-2/16.2</p>
<p>Vaarbevoegdheidsbewijzen voor gezagvoerders, sloopsoffizieren of sloopsoezellen Vaarbevoegdheidsbewijzen voor gezagvoerders, sloopsoffizieren of sloopsoezellen worden afgegeven aan kandidaten die, ten genoee van de Administratie, voldoen aan de vereisten voor dienst, leeftijd, medische geschiktheid, opleiding, kwalificaties en onderzoeken in overeenstemming met de bepalingen van de STCW-Code, die als bijlage bij het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 is gevoegd. Modellen van vaarbevoegdheidsbewijzen staan in deel A-I/2 van de STCW-Code. Certificaten moeten in hun oorspronkelijke vorm beschikbaar zijn aan boord van het schip waarop de houder werkzaam is.</p>	<p>STCW 1978, artikel VI, voorschrift I/2; STCW-Code, deel A-I/2</p>

<p>Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie Een Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie wordt, na onderzoek overeenkomstig voorschrift 4 van Bijlage I bij MARPOL 73/78, afgegeven aan elk olietankschip met een bruto-inhoud van 150 ton en meer alsmede aan elk ander schip met een bruto-inhoud van 400 ton en meer, dat reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij MARPOL 73/78. Het certificaat wordt aangevuld met een Journaal van constructie en uitrusting voor schepen niet zijnde olietankschepen (formulier A) of een Journaal voor constructie en uitrusting voor olietankschepen (formulier B), al naargelang van toepassing.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage I, voorschrift 5</p>
<p>Oliejournaal Elk olietankschip met een bruto-inhoud van 150 ton of meer en elk schip, niet zijnde een olietankschip, met een bruto-inhoud van 400 ton of meer, moet zijn voorzien van een Oliejournaal, Deel I (Werkzaamheden in machineruimten). Elk olietankschip met een brutotonnage van 150 ton of meer moet tevens zijn voorzien van een Oliejournaal Deel II (Lading- en ballasthandelingen).</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage I, voorschrift 20</p>
<p>Rampenplan voor olieverontreiniging aan boord van schepen Ieder olietankschip met een brutotonnage van 150 ton of meer en ieder ander schip, niet zijnde een olietankschip, met een brutotonnage van 400 ton of meer, moet een door de Administratie goedgekeurd rampenplan voor olieverontreiniging aan boord hebben.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage I, voorschrift 26</p>

<p>Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval Een Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door sanitair afval wordt afgegeven na een eerste onderzoek of een hernieuwd onderzoek in overeenstemming met de bepalingen van voorschrift 4 van Bijlage IV van MARPOL 73/78 aan elk schip dat aan de eisen van die Bijlage moet voldoen en dat vaart naar havens of losplaatsen buitengaats onder de rechtsmacht van andere Partijen bij het Verdrag.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage IV, voorschrift 5; MEPC/Circ. 408</p>
<p>Plan voor het beheer van afvalstoffen Elk schip met een bruto-inhoud van 400 ton of meer en elk schip dat 15 personen of meer mag vervoeren moet een plan voor het beheer van afvalstoffen aan boord hebben, waaraan de bemanning zich moet houden.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage V, voorschrift 9</p>
<p>Vuilnisjournaal Elk schip met een bruto-inhoud van 400 ton of meer en elk schip dat 15 personen of meer mag vervoeren en dat vaart naar havens of losplaatsen buitengaats onder de rechtsmacht van andere Partijen bij het Verdrag alsmede elk vast of drijvend platform bestemd voor de exploratie en exploitatie van de zeebodem moet beschikken over een vuilnisjournaal.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage V, voorschrift 9</p>

<p>Reisgegevensrecordersysteem – conformiteitscertificaat</p> <p>Het reisgegevensrecordersysteem, met inbegrip van alle sensors, moet aan een jaarlijkse werkingsbeproeving worden onderworpen. De beproeving moet worden uitgevoerd door een goedgekeurd beproevings- of onderhoudsstation teneinde de nauwkeurigheid, de levensduur en de herstelbaarheid van de opgeslagen gegevens te controleren. Daarnaast moeten beproevingen en inspecties worden uitgevoerd om vast te stellen in hoeverre alle beschermende behuizingen en plaatsbepalingsvoorzieningen kunnen worden onderhouden. Aan boord moet een afschrift aanwezig zijn van het door het beproevingsstation afgegeven conformiteitscertificaat, met vermelding van de geldigheidsdatum en de desbetreffende uitvoeringsnormen.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift V/18.8</p>
<p>Handleiding voor het vastzetten van lading</p> <p>Alle lading, anders dan vaste en vloeibare bulkclading, laadeenheden en ladingvervoerseenheden moeten gedurende de gehele reis worden geladen, gestuwd en zeevast gezet in overeenstemming met de door de Administratie goedgekeurde Handleiding voor het vastzetten van lading. In schepen met ro-ro laadruimten, als omschreven in voorschrift II-2/3.41, moet het zeevast zetten van de lading, laadeenheden en ladingvervoerseenheden, in overeenstemming met de Handleiding voor het vastzetten van lading, zijn voltooid voordat het schip de aanlegplaats verlaat. De Handleiding voor het vastzetten van lading is vereist op alle typen schepen die lading vervoeren anders dan vaste en vloeibare bulkclading, en moet ten minste gelijkwaardig zijn aan de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.</p>	<p>SOLAS 1974 (wijzigingen 2002) voorschriften VI/5.6 en VII/5; MSC/Circ.745</p>

<p>Conformiteitsdocument Een Conformiteitsdocument wordt afgegeven aan elke maatschappij die voldoet aan de vereisten van de ISM-Code. Een afschrift van het document moet aan boord aanwezig zijn.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift IX/4; ISM-Code paragraaf 13</p>
<p>Veiligheidsbeheercertificaat Een Veiligheidsbeheercertificaat wordt afgegeven aan elk schip door de Administratie of een door de Administratie erkende organisatie. Alvorens het Veiligheidsbeheercertificaat af te geven controleert de Administratie of een door haar erkende organisatie of de onderneming en de bedrijfsvoering aan boord conform het goedgekeurde veiligheidsbeheersysteem zijn.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift IX/4; ISM-Code paragraaf 13</p>
<p>Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat (ISSC-certificaat) of voorlopig ISSC-certificaat Een Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat (ISSC-certificaat) wordt afgegeven aan elk schip door de Administratie of een door haar erkende organisatie ter bevestiging dat het schip voldoet aan de bepalingen inzake veiligheid op zee van SOLAS, hoofdstuk XI-2 en deel A van de ISPS-Code. Krachtens ISPS-code deel A, sectie 19.4 mag een voorlopig ISSC-certificaat worden afgegeven.</p>	<p>SOLAS 1974 (wijzigingen 2002), voorschrift XI-2/9.1.1; ISPS-Code deel A sectie 19 en aanhangsels.</p>

<p>Scheepsveiligheidsplan en bijbehorende journaals Aan boord van elk schip moet een door de Administratie goedgekeurd Scheepsveiligheidsplan aanwezig zijn. In het plan worden voorzieningen getroffen voor de drie veiligheidsniveaus zoals omschreven in deel A van de ISPS-code. Journaals inzake de onderstaande activiteiten, die in het Scheepsveiligheidsplan aan de orde komen, worden ten minste gedurende de door de Administratie bepaalde minimumperiode aan boord bewaard:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. training en oefeningen; 2. veiligheidsbedreigingen en -incidenten; 3. inbreuken op de veiligheid; 4. veranderingen van het veiligheidsniveau; 5. communicatie die verband houdt met de directe veiligheid van het schip, bijvoorbeeld specifieke bedreigingen van het schip of de havenfaciliteiten waar het schip zich bevindt of is geweest; 6. interne onderzoeken en toetsingen van veiligheidsactiviteiten; 7. periodieke toetsing van de veiligheidsbeoordeling van het schip; 8. periodieke toetsing van het Scheepsveiligheidsplan; 9. implementatie van eventuele wijzigingen van het plan; en 10. onderhoud, ijken en testen van veiligheidsapparatuur aan boord, met inbegrip van het testen van het scheepsveiligheid waarschuwingssysteem (ship security alert system, SSAS). 	<p>SOLAS 1974 (wijzigingen 2002), voorschrift XI-2/9; ISPS- Code deel A, secties 9 en 10</p>
<p>Continu Overzichtsrapport (CSR) Elk schip waarop hoofdstuk I van het verdrag van toepassing is, moet zijn voorzien van een Continuu Overzichtsrapport (CSR). Het CSR is bedoeld om aan boord aan de hand van een aantal in het rapport geregistreerde gegevens de levensloop van het schip vast te leggen.</p>	<p>SOLAS 1974 (wijzigingen 2002), voorschrift XI-1/5</p>

2	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 bedoelde certificaten, moeten passagiersschepen de volgende certificaten aan boord hebben:</p>	
	<p>Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen¹⁾ Een zogeheten Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen wordt afgegeven na inspectie en controle van een passagiersschip dat voldoet aan de vereisten van de hoofdstukken II-1, II-2, III en IV en eventuele andere relevante vereisten van SOLAS 1974. Een Uitrustingsrapport voor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen (Formulier P) moet permanent gehecht zijn aan het certificaat.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift I/12, zoals gewijzigd bij de GMDSS-wijzigingen; SOLAS-Protocol 1988, voorschrift I/12, (wijzigingen 2000), aanhangsel</p>
	<p>Certificaat tot vrijstelling²⁾ Wanneer vrijstelling wordt verleend ingevolge en conform de bepalingen van SOLAS 1974, wordt een zogeheten Certificaat tot vrijstelling afgegeven in aanvulling op de bovengenoemde certificaten.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift I/12; SOLAS-Protocol 1988, voorschrift I/12</p>
	<p>Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen op bijzondere reizen, Certificaat passagiersruimten op passagiersschepen op bijzondere reizen Een Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen op bijzondere reizen wordt afgegeven krachtens de bepalingen van Overeenkomst betreffende passagiersschepen gebezigd op bijzondere reizen, 1971.</p>	<p>STP 71, regel 5</p>

1) Voor de vorm van het certificaat en het bijbehorende uitrustingsrapport wordt verwezen naar de GMDSS-wijzigingen van SOLAS 1974.

2) SLS.14/Circ.115 en Add.1 verwijzen naar de afgifte van vrijstellingscertificaten.

<p>Een zogeheten Certificaat passagiersruimten op passagiersschepen op bijzondere reizen wordt afgegeven krachtens de bepalingen van het Protocol betreffende de eisen ten aanzien van passagiersruimten op passagiersschepen gebezigd op bijzondere reizen, 1973.</p>	<p>SSTP 73, regel 5</p>
<p>Plan inzake samenwerking bij opsporing en redding Passagiersschepen waarop Hoofdstuk I van het Verdrag van toepassing is, moeten een plan aan boord hebben voor samenwerking met de desbetreffende opsporings- en reddingsdiensten in geval van nood.</p>	<p>SOLAS 1974 (wijzigingen 2000), voorschrift V/7.3</p>
<p>Lijst van operationele beperkingen Passagiersschepen waarop Hoofdstuk 1 van het Verdrag van toepassing is, moeten een lijst aan boord hebben met alle operationele beperkingen van het schip, met inbegrip van vrijstellingen van de SOLAS-voorschriften, beperkingen in de vaargebieden, beperkingen vanwege het weer, beperkingen met betrekking tot de toestand van de zee of de toegestane lading, beperkingen ten aanzien van kop- of stuurlast, snelheid en andere beperkingen, hetzij opgelegd door de Administratie, hetzij vastgesteld tijdens de ontwerp- of bouwfase.</p>	<p>SOLAS 1974 (wijzigingen 2000), voorschrift V/30</p>
<p>Beslissingsondersteunend systeem voor gezagvoerders Op alle passagiersschepen moet op de brug een beslissingsondersteunend systeem voor het beheersen van noodsituaties zijn aangebracht.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift III/29</p>

3	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 bedoelde certificaten, moeten vrachtschepen de volgende certificaten aan boord hebben:</p>	
	<p>Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen¹⁾ Het zogeheten Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen wordt afgegeven na onderzoek van een vrachtschip met een brutotonnage van 500 ton of meer dat voldoet aan de vereisten voor vrachtschepen, zoals vervat in voorschrift I/10 van SOLAS 1974, en dat voldoet aan de toepasselijke vereisten van de hoofdstukken II-1 en II-2, anders dan die betrekking hebben op brandblusmiddelen en brandbeveiligingsplannen.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift I/12, zoals gewijzigd bij de GMDSS-wijzigingen; SOLAS-Protocol 1988, voorschrift I/12</p>
	<p>Uitrustingscertificaat voor vrachtschepen²⁾ Een zogeheten Uitrustingscertificaat voor vrachtschepen wordt afgegeven na onderzoek van een vrachtschip met een brutotonnage van 500 ton of meer dat voldoet aan de relevante vereisten van de hoofdstukken II-1 en II-2 en III en eventuele andere relevante vereisten van SOLAS 1974. Een Uitrustingsrapport voor het Uitrustingscertificaat voor vrachtschepen (Formulier E) moet permanent gehecht zijn aan het certificaat.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift I/12, zoals gewijzigd bij de GMDSS-wijzigingen; SOLAS-Protocol 1988, voorschrift I/12 (wijzigingen 2000), aanhangsel</p>

- 1) Voor de vorm van het Certificaat wordt verwezen naar de GMDSS-wijzigingen van SOLAS 1974.
- 2) Voor de vorm van het certificaat en het bijbehorende uitrustingsrapport wordt verwezen naar de GMDSS-wijzigingen van SOLAS 1974.

<p>Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen¹⁾ Een zogeheten Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen wordt afgegeven na onderzoek van een vrachtschip met een brutotonnage van 300 ton of meer, dat is uitgerust met een radioinstallatie, met inbegrip van die gebruikt in reddingsmiddelen, die voldoet aan de vereisten van de hoofdstukken III en IV en eventuele andere relevante vereisten van SOLAS 1974. Een Uitrustingsrapport voor het Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen (Formulier R) moet permanent gehecht zijn aan het certificaat.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift I/12, zoals gewijzigd bij de GMDSS-wijzigingen; SOLAS-Protocol 1988, voorschrift I/12</p>
<p>Veiligheidscertificaat voor vrachtschepen Een zogeheten Veiligheidscertificaat voor vrachtschepen kan worden afgegeven na onderzoek van een vrachtschip dat voldoet aan de relevante vereisten van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en V en eventuele andere relevante vereisten van SOLAS 1974, zoals gewijzigd bij het SOLAS-Protocol van 1988, als alternatief voor de bovengenoemde veiligheidscertificaten voor vrachtschepen. Een Uitrustingsrapport voor het veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (Formulier C) moet permanent gehecht zijn aan het certificaat.</p>	<p>SOLAS-Protocol 1988 voorschrift I/12 (wijzigingen 2000), aanhangsel</p>
<p>Certificaat tot vrijstelling²⁾ Wanneer aan een schip vrijstelling wordt verleend ingevolge en conform de bepalingen van SOLAS 1974, wordt een zogeheten Certificaat tot vrijstelling afgegeven in aanvulling op de bovengenoemde certificaten.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift I/12; SOLAS-Protocol 1988, voorschrift I/12</p>

- 1) De vorm van het certificaat en het bijbehorende uitrustingsrapport staan vermeld in de GMDSS-wijzigingen van SOLAS 1974.
- 2) SLS.14/Circ.115 en Add.1 verwijzen naar de afgifte van vrijstellingscertificaten.

<p>Vergunning voor het vervoer van graan Een vergunning wordt afgegeven aan elk schip dat geladen is in overeenstemming met de bepalingen van de Internationale Code voor het veilig vervoer van graan in bulk, hetzij door de Administratie of een door haar erkende organisatie, hetzij door een Verdragsluitende Regering namens de Administratie. Het document wordt gevoegd bij of opgenomen in het handboek voor het laden van graan dat de gezagvoerder in staat stelt aan de stabiliteitsvereisten van de Code te voldoen.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift VI/9; Internationale Code voor het veilig vervoer van graan in bulk, deel 3</p>
<p>Certificaat inzake verzekering of andere financiële zekerheid ter zake van aansprakelijkheid bij schade door verontreiniging door olie Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is, wordt afgegeven aan elk schip dat meer dan 2000 ton olie als bulkclading vervoert. Het wordt afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip is geregistreerd nadat is vastgesteld dat aan de vereisten van artikel VII, eerste lid, van het CLC-Verdrag is voldaan.</p>	<p>CLC 1969, artikel VII</p>

<p>Certificaat inzake verzekering of andere financiële zekerheid ter zake van aansprakelijkheid bij schade door verontreiniging door olie</p> <p>Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is in overeenstemming met de bepalingen van het CLC-Verdrag, 1992, wordt afgegeven aan elk schip dat meer dan 2000 ton olie als bulkclading vervoert nadat door de bevoegde autoriteit van een Verdragsluitende Staat is vastgesteld dat aan de vereisten van artikel VII, eerste lid, van het Verdrag is voldaan. Met betrekking tot een schip geregistreerd in een Verdragsluitende Staat wordt een dergelijk certificaat afgegeven door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip geregistreerd is; met betrekking tot een schip dat niet in een Verdragsluitende Staat geregistreerd is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke Verdragsluitende Staat.</p>	<p>CLC 1992, artikel VII</p>
<p>Uitgebreid inspectierapport</p> <p>Bulkcarriers en olietankschepen moeten beschikken over een inspectierapport en ondersteunende documenten die in overeenstemming zijn met punt 6.2 en 6.3 van Bijlage A en Bijlage B bij resolutie A.744 (18) – Richtlijnen inzake het uitgebreide inspectieprogramma tijdens inspecties van bulkcarriers en olietankschepen.</p>	<p>SOLAS 1974 (wijzigingen 2002), voorschrift XI-1/2; resolutie A.744(18)</p>

<p>Verslag van het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen van de laatste reis in ballast</p> <p>Onverminderd het bepaalde in de leden 4, 5, 6 en 7 van voorschrift 15 van Bijlage I bij MARPOL 73/78, moet elk olietankschip met een brutotonnage van 150 ton of meer zijn uitgerust met een door de Administratie goedgekeurd bewakings- en regelsysteem voor olielozingen. Het systeem moet zijn voorzien van apparatuur voor doorlopende registratie van de lozing van olie in liters per zeemijl en de totale hoeveelheid geloosde olie, of het oliegehalte en de hoeveelheid geloosde vloeistof per tijdseenheid. Deze registratie moet de aanduiding van tijd en datum omvatten en ten minste drie jaar worden bewaard.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage I, voorschrift 15(3)(a)</p>
<p>Ladinggegevens</p> <p>De verzender voorziet de gezagvoerder of zijn vertegenwoordiger, vóór het laden, van de juiste, schriftelijk bevestigde, informatie over de lading. Bij bulkcarriers moet de bovengenoemde informatie ook de dichtheid van de lading omvatten.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschriften VI/2 en XII/10; MSC/Circ. 663</p>
<p>Bulkcarrierboekje</p> <p>Om de kapitein in staat te stellen te grote spanningen op de constructie van het schip te voorkomen, moet op het schip dat vaste bulkkladingen laadt en lost, het in SOLAS-voorschrift VI/7.2 bedoelde boekje aanwezig zijn. Het boekje moet door of namens de Administratie worden aangetekend teneinde aan te geven dat aan de SOLAS-voorschriften XII/4, 5, 6 en 7, naargelang van toepassing, is voldaan. In plaats van in een afzonderlijk boekje, kan de vereiste informatie ook worden opgenomen in het boekje Stabiliteit in onbeschadigde toestand.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschriften VI/7 en XII/8; Gedragscode voor het veilig laden en lossen van bulkcarriers (BLU Code)</p>

<p>Handboek voor aangewezen schone ballasttanks Op elk olietankschip dat gebruik maakt van aangewezen schone ballasttanks in overeenstemming met de bepalingen van voorschrift 13(10) van Bijlage I bij MARPOL 73/78 moet een Handboek voor aangewezen schone ballasttanks aanwezig zijn, waarin het systeem en de werkwijzen beschreven staan. Dit handboek moet ten genoegen van de Administratie zijn en alle informatie bevatten die is opgenomen in de specificaties genoemd in het tweede lid van voorschrift 13A van Bijlage I bij MARPOL 73/78.</p>	MARPOL 73/78, Bijlage I, voorschrift 13A
<p>Handboek voor het wassen met ruwe olie (COW-handboek) Op elk olietankschip dat gebruik maakt van systemen voor het wassen met ruwe olie moet een Handboek voor het wassen met ruwe olie aanwezig zijn, waarin het systeem, de apparatuur en de werkwijzen beschreven staan. Dit handboek moet ten genoegen van de Administratie zijn en alle informatie bevatten die is opgenomen in de specificaties genoemd in het tweede lid van voorschrift 13B van Bijlage I bij MARPOL 73/78.</p>	MARPOL 73/78, Bijlage I, voorschrift 13B
<p>Keuringsregeling scheepvaart (CAS), Verklaring van naleving, definitief CAS-rapport en Toetsingsverslag Een Verklaring van naleving wordt door de Administratie afgegeven aan elk olietankschip dat is onderzocht in overeenstemming met de vereisten van de keuringsregeling scheepvaart (CAS) (resolutie MEPC.94(46), als gewijzigd) en dat aan deze vereisten voldoet. Daarnaast moet een afschrift van het definitieve CAS-rapport, getoetst door de Administratie voor de afgifte van de Verklaring van naleving en een afschrift van het desbetreffende toetsingsverslag aan boord blijven bij de Verklaring van naleving.</p>	MARPOL 73/78, Bijlage I (wijzigingen 2001(resolutie MEPC.95 (46)), voorschrift 13G; resolutie MEPC.94(46))

<p>Handboek hydrostatisch gebalanceerd beladen (HBL) Elk olietankschip dat, in overeenstemming met voorschrift 13G(6)(b), gebruik maakt van hydrostatisch gebalanceerd beladen, moet zijn voorzien van een handboek in overeenstemming met resolutie MEPC.64(36).</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage I (wijzigingen 2001(resolutie MEPC.95 (46)), voorschrift 13G</p>
<p>Handboek bewakings- en regelsysteem voor olielozingen (ODMC) Elk olietankschip dat is uitgerust met een bewakings- en regelsysteem voor olielozingen moet zijn voorzien van instructies over de bediening van het systeem in overeenstemming met een door de Administratie goedgekeurd handboek.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage I, voorschrift 15(3)(c)</p>
<p>Informatie over waterdichte indeling en stabiliteit Elk olietankschip waarop voorschrift 25 van Bijlage I bij MARPOL 73/78 van toepassing is, moet zijn voorzien van de informatie, in een goedgekeurde vorm, met betrekking tot het laden en verdelen van de lading die benodigd is om aan de bepalingen van dit voorschrift te voldoen en van gegevens omtrent het vermogen van het schip te voldoen aan de criteria betreffende de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand overeenkomstig dit voorschrift.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage I, voorschrift 25</p>

4	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 en 3 genoemde certificaten moet elk schip dat schadelijke vloeistoffen in bulk vervoert tevens de volgende documenten aan boord hebben, al naargelang van toepassing:</p>	
	<p>Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk (NLS-certificaat) Een Internationaal Certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk (NLS-certificaat) wordt, na een onderzoek overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 10 van Bijlage II bij MARPOL 73/78, afgegeven aan elk schip dat bestemd is om schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren en dat reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats onder de rechtsmacht van andere Partijen bij MARPOL 73/78. Wat betreft chemicaliën-tankschepen hebben het Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk en het Internationaal Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, afgegeven krachtens de bepalingen van respectievelijk de Code voor chemicaliën in bulk en de Internationale Code voor chemicaliën in bulk, dezelfde geldigheid als het NLS-certificaat en worden zij op gelijke wijze erkend.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage II, voorschriften 11 en 12A</p>
	<p>Ladingjournaal Elk schip waarop Bijlage II bij MARPOL 73/78 van toepassing is, moet zijn voorzien van een Ladingjournaal, al dan niet als onderdeel van het voorgeschreven Scheepsjournaal, in de vorm als omschreven in aanhangsel IV bij de Bijlage.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage II, voorschrift 9</p>

	<p>Handboek voor procedures en voorzieningen (P&A-handboek) Op elk schip dat bestemd is voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk moet een door de Administratie goedgekeurd Handboek voor procedures en voorzieningen aanwezig zijn.</p>	<p>Resolutie MEPC.18(22), hoofdstuk 2; MARPOL 73/78, Bijlage II, voorschriften 5, 5A en 8</p>
	<p>Rampenplan aan boord van schepen voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen Elk schip met een brutotonnage van 150 ton of meer bestemd voor het vervoer in bulk van schadelijke vloeistoffen moet een door de Administratie goedgekeurd rampenplan voor verontreiniging van de zee door schadelijke vloeistoffen aan boord hebben.</p>	<p>MARPOL 73/78, Bijlage II, voorschrift 16</p>
<p>5</p>	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 en 3 genoemde certificaten moet elk chemicaliëntankschip tevens de volgende documenten aan boord hebben, al naargelang van toepassing:</p>	
	<p>Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk Een zogeheten Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, waarvan het model is opgenomen in het aanhangsel bij de Code voor chemicaliën in bulk, moet na een eerste of periodiek onderzoek worden afgegeven aan een chemicaliëntankschip dat internationale reizen maakt en voldoet aan de relevante vereisten van de Code.</p> <p>Noot: De Code is ingevolge Bijlage II bij MARPOL 73/78 verplicht voor chemicaliëntankschepen die vóór 1 juli 1986 zijn gebouwd.</p> <p>of</p>	<p>BCH-Code deel 1.6; BCH-Code als gewijzigd bij resolutie MSC.18(58), deel 1.6</p>

	<p>Internationaal Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk</p> <p>Een zogeheten Internationaal Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, waarvan het model is opgenomen in het aanhangsel bij de Internationale Code voor chemicaliën bulk, moet na een eerste of periodiek onderzoek worden afgegeven aan een chemicaliën-tankschip dat internationale reizen maakt en voldoet aan de relevante vereisten van de Code.</p> <p>Noot: De Code is ingevolge zowel hoofdstuk VII van SOLAS 1974 als Bijlage II bij MARPOL 73/78 verplicht voor chemicaliëntankschepen die op of na 1 juli 1986 zijn gebouwd.</p>	<p>IBC-Code, deel 1.5; IBC-Code als gewijzigd bij resolutie MSC.16(58) en resolutie MEPC.40(29), deel 1.5</p>
6	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 en 3 genoemde certificaten moet elk gastankschip tevens de volgende documenten aan boord hebben, al naargelang van toepassing:</p>	
	<p>Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk</p> <p>Een zogeheten Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, waarvan het model is opgenomen in het aanhangsel bij de Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, moet na een eerste of periodiek onderzoek worden afgegeven aan een gastankschip dat voldoet aan de relevante vereisten van de Code.</p>	<p>GC-Code deel 1.6</p>

	<p>Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk Een zogeheten Internationaal Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, waarvan het model is opgenomen in het aanhangsel bij de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, moet na een eerste of periodiek onderzoek worden afgegeven aan een gastankschip dat voldoet aan de relevante vereisten van de Code.</p> <p>Noot: De Code is ingevolge hoofdstuk VII van SOLAS 1974 verplicht voor gastankschepen die op of na 1 juli 1986 zijn gebouwd.</p>	IGC-Code, deel 1.5; IGC-Code als gewijzigd bij resolutie MSC.17(58), deel 1.5
7	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 en 2 of 3 genoemde certificaten moet elk hogesnelheidsvaartuig tevens de volgende documenten aan boord hebben, al naargelang van toepassing:</p>	
	<p>Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen Een zogeheten Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen wordt na voltooiing van een eerste of hernieuwd onderzoek afgegeven aan een vaartuig dat voldoet aan de vereisten van de HSC-Code 1994, of de HSC-Code 2000, al naargelang van toepassing.</p>	SOLAS 1974, voorschrift X/3; HSC-Code 1994, deel 1.8; HSC-Code 2000, deel 1.8
	<p>Vergunning voor de exploitatie voor hogesnelheidsvaartuigen Een zogeheten Vergunning voor de exploitatie van hogesnelheidsvaartuigen wordt afgegeven aan een vaartuig dat voldoet aan de vereisten als vervat in punt 1.2.2 tot en met 1.2.7 van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, al naargelang van toepassing.</p>	HSC-Code 1994, deel 1.9; HSC-Code 2000, deel 1.9

8	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 en 2 of 3 genoemde certificaten moet elk schip dat gevaarlijke stoffen vervoert tevens de volgende documenten aan boord hebben, al naargelang van toepassing:</p>	
	<p>Document van overeenstemming met de bijzondere eisen die gelden voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren</p> <p>De Administratie moet het schip voorzien van een officieel document waaruit blijkt dat de constructie en de uitrusting voldoen aan de vereisten van voorschrift II-2/19 van SOLAS 1974. Certificering voor gevaarlijke stoffen, behoudens vaste gevaarlijke stoffen in bulk, is niet vereist voor lading van klasse 6.2 en 7 en gevaarlijke stoffen in kleine hoeveelheden.</p>	<p>SOLAS 1974, (wijzigingen 2000), voorschrift II-2/19.4</p>

9	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 en 2 of 3 genoemde certificaten moet elk schip dat gevaarlijke stoffen in verpakte vorm vervoert tevens de volgende documenten aan boord hebben, al naargelang van toepassing:</p>	
	<p>Manifest van gevaarlijke stoffen of stuwplan Elk schip dat gevaarlijke stoffen in verpakte vorm vervoert, moet een speciale lijst of een manifest aan boord hebben waarin, in overeenstemming met de in de IMDG-Code genoemde classificatie, de gevaarlijke stoffen aan boord en de plaats waar deze zich bevinden, worden omschreven. Elk schip dat gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk vervoert, moet een lijst of manifest aan boord hebben waarin de gevaarlijke stoffen aan boord en de plaats waar deze zich bevinden, worden omschreven. In plaats van een dergelijke speciale lijst of een manifest kan een gedetailleerd stuwplan, waarin klasse en plaats van stuwage van alle aan boord aanwezige gevaarlijke stoffen zijn aangegeven, worden gebruikt. Voor vertrek moet een afschrift van een van deze documenten aan de door de autoriteit van de havenstaat aangewezen persoon of organisatie beschikbaar worden gesteld.</p>	<p>SOLAS 1974, (wijzigingen 2000) voorschriften VII/4.5 en VII/7-2; MARPOL 73/78, Bijlage III, voorschrift 4</p>

10	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 en 2 of 3 genoemde certificaten moet elk schip dat bestraalde splijtstoffen (INF) vervoert tevens de volgende documenten aan boord hebben, al naargelang van toepassing:</p>	
	<p>Internationaal Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van INF-lading Een schip dat INF-lading vervoert moet voldoen aan de vereisten van de Internationale Code van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoogradioactief afval in vaten aan boord van een schip (INF-Code), naast eventuele andere van toepassing zijnde vereisten van SOLAS-voorschriften. Het schip wordt geïnspecteerd en krijgt een Internationaal Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van INF-lading.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift VII/16; INF-Code (resolutie MSC.88(71)), paragraaf 1.3</p>
11	<p>Naast de in het bovenstaande deel 1 en 2 of 3 genoemde certificaten moet elk nucleair schip tevens de volgende documenten aan boord hebben, al naargelang van toepassing:</p>	
	<p>Een Veiligheidscertificaat voor Reactor-Vrachtschepen of een Veiligheidscertificaat voor Reactor-Passagiersschepen, in plaats van een Veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, al naargelang van toepassing. Aan elk schip met kernvoortstuwning wordt het certificaat afgegeven dat vereist is krachtens hoofdstuk VIII van SOLAS.</p>	<p>SOLAS 1974, voorschrift VIII/10</p>

Overige certificaten en documenten die niet verplicht zijn	
Schepen voor bijzondere doeleinden	
<p>Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden In aanvulling op de SOLAS-certificaten genoemd in paragraaf 7 van de Preambule van de Veiligheidscode voor schepen voor bijzondere doeleinden, moet een Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden afgegeven worden na inspectie in overeenstemming met de bepalingen van paragraaf 1.6 van de Code voor schepen voor bijzondere doeleinden. Op de looptijd en geldigheid van het certificaat zijn de desbetreffende bepalingen voor vrachtschepen van SOLAS 1974 van toepassing. Indien een certificaat wordt afgegeven aan een schip voor bijzondere doeleinden met een brutotonnage van minder dan 500 ton, moet op dit certificaat staan aangegeven in welke mate versoepelingen in overeenstemming met 1.2 zijn aanvaard.</p>	<p>Resolutie A.534(13) als gewijzigd bij MSC/Circ.739; SOLAS 1974, voorschrift I/12; SOLAS-Protocol 1988, voorschrift I/12</p>
Offshore support-schepen	
<p>Certificaat van geschiktheid voor offshore support-schepen Aan boord van offshore support-schepen die lading vervoeren moet een Certificaat van geschiktheid aanwezig zijn dat is afgegeven krachtens de „Richtlijnen voor het vervoer en de hantering van beperkte hoeveelheden gevaarlijke en schadelijke vloeistoffen in bulk op offshore support-schepen”. Indien een offshore support-schip uitsluitend schadelijke vloeistoffen vervoert, mag een op de juiste wijze goedgekeurd Internationaal Certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk worden afgegeven in plaats van bovengenoemd Certificaat van geschiktheid.</p>	<p>Resolutie A.673(16); MARPOL 73/78, Bijlage II, voorschrift 13(4)</p>

Duiksystemen	
<p>Veiligheidscertificaat voor duiksystemen Een certificaat moet, na onderzoek of inspectie, worden afgegeven door de Administratie of door een door haar naar behoren gemachtigde persoon of organisatie voor een duikstelsel dat voldoet aan de vereisten van de Veiligheidscode voor duiksystemen. In alle gevallen moet de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich nemen.</p>	Resolutie A.536(13) deel 1.6
Dynamisch ondersteunde vaartuigen	
<p>Certificaat constructie en uitrusting van dynamisch ondersteunde vaartuigen Het certificaat wordt afgegeven na onderzoek in overeenstemming met paragraaf 1.5.1(a) van de Veiligheidscode voor dynamisch ondersteunde vaartuigen.</p>	Resolutie A.373(X), deel 1.6
Mobiele buitengaatse booreenheden	
<p>Veiligheidscertificaat voor mobiele buitengaatse booreenheden Het certificaat wordt afgegeven na een onderzoek in overeenstemming met de Code voor constructie en uitrusting van mobiele buitengaatse booreenheden, 1979, of, voor eenheden die op of na 1 mei 1991 zijn gebouwd, de Code voor de constructie en uitrusting van booreenheden, 1989.</p>	Resolutie A.414(XI), deel 1.6; Resolutie A.649(16) deel 1.6; Resolutie A.649(16) als gewijzigd bij resolutie MSC.38(63), deel 1.6
Wing-In-Ground (WIG) -vaartuigen	
<p>Veiligheidscertificaat voor WIG-vaartuigen Een zogeheten Veiligheidscertificaat voor WIG-vaartuigen moet na voltooiing van een eerste of hernieuwd onderzoek worden afgegeven aan een vaartuig dat voldoet aan de bepalingen van de Interimrichtlijnen voor WIG-vaartuigen.</p>	MSC/Circ.1054 deel 9

	<p>Vergunning voor de exploitatie van WIG-vaartuigen Een exploitatievergunning moet door de Administratie worden afgegeven ter bevestiging dat het vaartuig voldoet aan de bepalingen van de Interimrichtlijnen voor WIG-vaartuigen.</p>	MSC/Circ.1054 deel 10
	<p>Geluidsniveaus</p>	
	<p>Rapport geluidsonderzoek Voor elk schip moet een rapport geluidsonderzoek worden opgesteld in overeenstemming met de Code geluidsniveaus aan boord van schepen.</p>	Resolutie A.468(XII), deel 4.3

Aanhangsel 6

Eenvoudiger verzendingsmerken¹⁾

I. Achtergrond

1. Verzendingsmerken hebben tot doel de lading te identificeren en dragen bij tot een snelle, soepele en veilige verplaatsing van de lading, zonder vertragingen of verwarring, naar de eindbestemming. Daarnaast maken ze het mogelijk de lading aan de hand van documenten te controleren. In een aantal gevallen zijn de merken echter zo lang en gedetailleerd geworden dat ze niet meer op de zijkanten van het collo passen. Er wordt wel gesteld dat colli documenten zijn geworden. Dit leidt tot onnodige kosten, fouten, verwarring en vertraging bij de verzending en ondermijnt bovendien het feitelijke doel van verzendingsmerken.

2. Verzendingsmerken verschillen sterk per land en per vervoerswijze. Gezien de toenemende omvang van de internationale handel, de opkomst van multimodale en gecombineerde vervoerssystemen, de groeiende behoefte dergelijke data zo te beheren dat ze optimaal kunnen worden gebruikt in moderne systemen en faciliteiten voor automatische gegevensverwerking, en het toegenomen kostenbewustzijn, is het duidelijk dat er behoefte is aan eenvoudige en consequent gebruikte normen voor verzendingsmerken.

¹⁾ Het betreft Aanbeveling nr. 15, derde editie (mei 1992) van de Economische Commissie voor Europa van de VN, en is aangenomen door de Werkgroep ter Vereenvoudiging van Internationale Handelsprocedures

3. Een aantal voordelen van een dergelijke standaardisering zijn:

Kostenreductie. Elk karakter minder in verzendingsmerken bespaart tijd en geld bij het aanbrenge van merken op goederen, het typen van documenten, het overschrijven van informatie en bij het computergebruik.

Snellere controle van lading en documenten – bijvoorbeeld bij het tellen van de lading en het controleren van documentaire kredieten. Dit leidt tot een snellere omlooptijd van vaartuigen en een betere cashflow.

Verhoogde veiligheid door het gebruik van internationaal erkende symbolen voor behandelingsinstructies en gevarentekens.

Probleemloze levering van goederen. Het doel van verzendingsmerken is verwezenlijkt; vertragingen en andere problemen als gevolg van lange, complexe merken worden vermeden.

Voorbeelden:

Ingewikkeld verzendingsmerk

Eenvoudig verzendingsmerk

ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED	ABC
BOMBAY INDIA	1234
CONTRACT NR. 1234	BOMBAY
IMPORTVERGUNNING NR. SA-100-77-35790	1/25
COLLO NR. 1 VAN 25	
BESTEMMING: BOMBAY	
INDIA NETTOGEWICHT: 401 KGS	
BRUTOGEWICHT: 462 KGS	
AFMETINGEN: 105CMLx90CMWx62CMH	
AANNEMER: STANDARD TRADING CO LTD TOKYO JAPAN	
MADE IN THE UNITED KINGDOM	

4. Na uitvoerig onderzoek in verschillende landen, met name Frankrijk, de Duitse Democratische Republiek, Japan, Zweden, de USSR, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de Verenigde Staten van Amerika, en in samenwerking met internationale organisaties zoals de International Organisation for Standardization (ISO) en de International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA), is besloten de volgende aanbeveling te doen, waarin het volgende wordt vastgelegd:

Een **standaardverzendingsmerk** voor het markeren van colli en voor gebruik in documenten.

Informatiemerken voor het geven van eventueel noodzakelijke aanvullende informatie, uitsluitend op colli.

5. Erkend werd dat verzendingsmerken hoofdzakelijk door importeurs worden bepaald. Hoewel deze aanbeveling met name op hen is gericht – in het bijzonder de afdelingen inkoop en documentaire kredieten – is zij eveneens van toepassing op andere partijen die verantwoordelijk zijn voor het markeren, behandelen en documenteren – bijvoorbeeld, overheidsinstanties en -instellingen, internationale organisaties, handelsmaatschappijen, producenten, exportverpakkers, loodsmedewerkers, vrachtverzenders, medewerkers van groepagedepots en in- en uitklaring, stuwadoors, havenautoriteiten, vervoerders (elke vervoerswijze) alsmede meet- en tallyinstituten.

II. Reikwijdte

6. Met deze aanbeveling wordt beoogd een standaardidentificatiecode voor zendingen in te stellen in de vorm van een vereenvoudigd en gestandaardiseerd verzendingsmerk, voor het markeren van colli en het overnemen ervan in documenten. Tevens wordt beoogd regels vast te stellen voor het gebruik van informatiemarken, hoewel deze geen deel uitmaken van deze Aanbeveling.

III. Toepassingsgebied

7. Het bij deze Aanbeveling ingestelde standaardverzendingsmerk dient te worden gebruikt voor het markeren van colli die in internationaal verkeer worden vervoerd met behulp van alle transportwijzen, voor het overnemen in bijbehorende documenten en als gegevenselement in de onderlinge uitwisseling van handelsgegevens.

IV. Referentiemateriaal

8. De volgende documenten zijn in aanmerking genomen bij het opstellen van deze Aanbeveling:

UN/ECE Werkgroep ter Vereenvoudiging van Internationale Handelsprocedures, Aanbeveling nr. 1, „ECE Layout Key for Trade Documents” (thans aangeduid als de „United Nations Layout Key for Trade Documents”), ME/TTD/73/D1.

UN/ECE Werkgroep ter Vereenvoudiging van Internationale Handelsprocedures, Aanbeveling nr. 8, „Common Access Reference”, TRADE/WP.4/INF.50:TD/B/FAL/INF.50.

International Trade Centre (ITC) (een gezamenlijk UNCTAD/GATT-orgaan), „Reference Document on International Standardization of Selected Products, Packaging and Labelling”, ITC/DFO/INF/78/Rev.2.

Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), Resolutie 606, „Cargo Identification Forms”.

International Cargo Handling Co-ordination Association (ICH-CA), „Recommendations for the Marking of General Cargo”.

V. Gestandaardiseerde merken

Het standaardverzendingsmerk

9. In deze Aanbeveling wordt een standaardverzendingsmerk vastgesteld en worden informatiemerken beschreven.

10. Het standaardverzendingsmerk bestaat uit de onderstaande vier elementen in de aangegeven volgorde en dient zowel op colli als op documenten zichtbaar te zijn.

Voorbeeld

1. Initialen of afgekorte naam	ABC
2. Referentienummer	1234
3. Bestemming	BOMBAY
4. Collonummer	1/25

Elementen die voor een zending als onnodig wordt beschouwd, mogen worden weggelaten. In onderstaand Deel VI worden enkele voorbeelden gegeven van andere vereenvoudigde merken.

1. **Initialen of afgekorte naam van ontvanger of koper:** naam/adres dienen niet volledig te worden afgebeeld tenzij het spoorvervoer betreft, in welk geval krachtens het CIM-Verdrag het volledige adres op alle colli vermeld dient te worden; dit is ook in het wegvervoer gebruikelijk. Noot: exporteurs en importeurs zouden er goed aan doen een lijst met initialen/afkortingen af te spreken die gebruikt kunnen worden voor alle zendingen tussen hen. Indien de voorkeur wordt gegeven aan een afgekorte naam in plaats van initialen zou gebruik kunnen worden gemaakt van de naam van de afzender/koper zoals afgekort in hun telexantwoord of kabeladres.

2. **Referentienummer:** dient zo kort mogelijk te zijn om verwarring of foutieve overname te voorkomen. Alleen het belangrijkste nummer, zoals afgesproken tussen verkoper en koper dient te worden getoond, bijvoorbeeld het verzendingsnummer *of* het ordernummer *of* het factuurnummer. Gegevens als „ordernummer” en begeleidend(e) jaartal/ datum dienen te worden vermeden.

3. **Bestemming:** De naam van de haven of plaats van uiteindelijke bestemming van de goederen (haven van lossen, plaats van levering, plaats van levering door volgende vervoerder) dient altijd te worden vermeld.

In het geval van overslag tijdens het vervoer, kan ook de naam van de overslaghaven of -locatie worden aangegeven, voorafgegaan door VIA, bijvoorbeeld NEW DELHI VIA BOMBAY.

Bij multimodaal/gecombineerd vervoer dient echter uitsluitend de eindbestemming van de goederen te worden aangegeven; de vervoerder kan hierdoor de goederen via de voorkeursroute verzenden (bijv. via

Adelaide in plaats van Sydney) en zo onderbreking van het transport op de overslaglocatie voorkomen (goederen met het opschrift CANBERRA VIA SYDNEY kunnen bijvoorbeeld voor inkling worden vastgehouden in Sydney).

Voorbeeld: ABC
1234
CANBERRA
1/25

4. **Collonummer.** Het volgnummer en, wanneer bekend, het totale aantal colli of stuks, dient te worden aangegeven als bijvoorbeeld 1/25, 2/25, enzovoorts tot en met 25/25. Op documenten staat dit vermeld als „1/25”, d.w.z. „collo 1 van 25”. Aanduidingen als „P/Nr.” kunnen achterwege blijven.

Informatiemerken

11. Informatiemerken zijn niet essentieel voor de aflevering op de bestemming: ze staan vermeld op de colli (duidelijk gescheiden van het standaardverzendingsmerk), maar vormen geen onderdeel van het verzendingsmerk dat in de documenten moet worden overgenomen.

12. Het *brutogewicht* in kilogrammen dient te worden vermeld indien het bijdraagt aan een veilige behandeling of (in het geval van luchtvervoer) juiste stuwage. Het gewicht dient onder het standaardverzendingsmerk te worden vermeld, maar er wel van gescheiden; bijvoorbeeld 462KG. Informatie als „BRUTOGEWICHT” kan achterwege blijven.

13. Overige details als *land van herkomst* of *nr. importvergunning* zijn soms verplicht uit hoofde van overheidsvoorschriften of kunnen de douane-inkling vergemakkelijken. Details kunnen ook op verzoek van de koper worden toegevoegd om sortering en herdistributie van goederen te vergemakkelijken. Het is echter niet aan te raden de adresgegevens van de verzender op colli te vermelden indien het risico op diefstal hierdoor toeneemt. Dergelijke details dienen duidelijk gescheiden te zijn van het standaardverzendingsmerk en tot een minimum te worden beperkt. Zij dienen zo veel mogelijk te worden afgekort, bijvoorbeeld IL GG22455 17067 2 in plaats van IMPORTVERGUNNING NR. G/G22455-17067-2.

14. Het is normaalgesproken niet nodig het *nettogewicht* en de *hoogte/breedte/diepte* op colli te vermelden (alhoewel dit wel gebruikelijk is bij bepaalde goederen zoals chemicaliën in vaten of zeer grote colli); in de nationale en internationale regelgeving dient dit, voor zover

mogelijk, niet verplicht worden gesteld. Wanneer deze gegevens wel verplicht zijn, kunnen ze worden afgekort tot bijvoorbeeld N401KG 105 x 90 x 62CM.

Opmerkingen bij gestandaardiseerde merken

15.1 Verzendingsmerken mogen een maximale lengte hebben van ten hoogste tien regels van 17 karakters per regel. Dit is het maximum dat voor documenten en computersystemen is vastgesteld in overeenstemming met internationaal aanbevolen normen.

15.2 Bij het standaardverzendingsmerk en de informatiemerken mogen alleen karakters worden gebruikt die met een typemachine of telex kunnen worden vervaardigd of die langs elektronische weg kunnen worden verzonden. Het betreft de letters A tot en met Z, de cijfers 0 tot en met 9, de spatie en de volgende grafische tekens: punt [·], verbindingstreepje of minteken [-], ronde haakjes [()], schuine streep of breukstreep [/] en komma[,]. Bepaalde andere grafische tekens kunnen als controletekens worden gebruikt binnen de syntaxregels voor de onderlinge uitwisseling van handelsgegevens van de UN/ECE, en dienen vermeden te worden in verzendingsmerken. Het betreft de volgende tekens: plus [+], dubbele punt [:], apostrof ['], isgelijkteken [=], vraagteken [?] en asterisk [*].

15.3 Geometrische of andere figuren (bijv. ruiten, driehoeken, vierkanten) dienen niet in het standaardverzendingsmerk of de informatiemerken te worden gebruikt.

15.4 Wanneer het standaardmerk in meer dan een alfabet of taal vereist is (bijv. Cyrillisch, Arabisch, Chinees) dient ten minste een merk in het Latijnse alfabet te zijn afgebeeld. Het andere merk dient tussen haakjes naast het eerste merk te worden afgebeeld of op een andere zijde van het collo (merken staan op twee zijden van de individuele colli van de zending – zie deel VII). Alleen het merk in het Latijnse alfabet dient in de documenten te worden overgenomen. (Deze regels zijn niet van toepassing op standaardverzendingsmerken op goederen die tussen landen worden verzonden waar het Latijnse alfabet niet wordt gebruikt.)

15.5 Kleurcoderingen – zoals groene strepen of kruizen – dienen waar mogelijk vermeden te worden, en verwijzingen in documenten naar dergelijke coderingen mogen niet verplicht worden gesteld.

VI. Vereenvoudigde merken voor verschillende vervoerswijzen

16. Het standaardverzendingsmerk kan voor sommige vervoerswijzen nog verder vereenvoudigd worden, terwijl aanwijzingen voor het behandelen van de lading – met name gevarentekens – volledig dienen te worden afgebeeld.

Losse stukgoederen in alle wijzen van vervoer dienen te worden voorzien van volledige merken in overeenstemming met deel V.

Groepagelading. Zelfs wanneer de groepagelading gedurende het grootste gedeelte van de reis in een container of TIR-aanhangwagen wordt vervoerd, moet de lading toch worden behandeld in de diverse groepagedepots. De individuele onderdelen van de zending dienen te worden voorzien van volledige merken in overeenstemming met deel V. Indien een volle container of aanhangwagen van een verzender tijdens doorvoer wordt gesplitst ten behoeve van gescheiden afleveringen, moet elk deel eveneens voorzien zijn van een volledig merk.

Volledige belading (bijv. volledig beladen containers (FCL), aanhangwagens, wagons of eenheidslaadinrichtingen (luchtvaart) die van één verzender naar één ontvanger worden gezonden): het standaardverzendingsteken kan als volgt worden vereenvoudigd:

a. indien de lading gedekt is door één set documenten en de verpakking en inhoud in elk opzicht hetzelfde is – omvang, type, klasse (bijvoorbeeld, zakken van 50 kg met havervlokken of geraffineerde suiker), is er helemaal geen standaardverzendingsmerk nodig;

b. indien de lading gedekt wordt door meer dan een set documenten (bijvoorbeeld twee facturen t.b.v. de boekhouding) of colli bevat met verschillende inhoud, zijn uitsluitend punt 2 en 4 van het standaardverzendingsmerk (referentienummer en verpakkingsnummer) nodig om de goederen aan de hand van de documenten te controleren en de goederen te identificeren door de douane of de ontvanger.

Voorbeeld: 1234
 1/25

17. Het dient in elk geval mogelijk te zijn colli te vergelijken met een allesomvattende verpakkingslijst ten behoeve van douanecontrole en het sorteren en herdistribueren.

18. Opgemerkt dient te worden dat containers en aanhangwagens die gevaarlijke goederen bevatten aan de buitenkant voorzien moeten zijn van gevarentekens en overige verplichte gegevens zoals de juiste technische benaming/juiste vervoersnaam van de inhoud. Soortgelijke regels zijn van toepassing op radioactief materiaal.

Luchtvracht, stukgoed of gegroepeerde lading.

19. In IATA-resolutie 606 is de verplichte en optionele inhoud van de verzendingsmerken voor luchtvracht vervat:

a. Het standaardverzendingsmerk. Het luchtvrachtbriefnummer, als unieke referentie, vervangt onderdelen 1 en 2 van het standaardverzendingsmerk (afgekorte naam en referentienummer); de driet-

terige IATA-code kan worden gebruikt als verkorte weergave van onderdeel 3 (bestemming); onderdeel 4 blijft ongewijzigd.

Voorbeeld: 015-12345675
DEL
1/25

b. Voor gegroepeerde (groepage) lading kan het House AWB-nummer aan het einde van de merken worden afgebeeld.

c. Informatiemerken. In de IATA-regelgeving wordt bepaald dat het brutogewicht onder het verzendingsmerk mag worden afgebeeld en dat het volledige adres van de ontvanger op ten minste een collo dient te staan.

Opmerkingen bij de unieke-identificatiemethodiek (UNIC)

20. Implementatie door de handel, vervoerders en Regeringen van de herziene Aanbeveling nr. 8 van de UN/ECE Werkgroep ter Vereenvoudiging van Internationale Handelsprocedures, „Unique Identification Code methodology”, zou de verzendingsmerken nog verder kunnen vereenvoudigen en tevens meer mogelijkheden bieden voor geautomatiseerde procedures, waaronder de onderlinge elektronische uitwisseling van handelsgegevens.

21. De unieke identificatiecode (UNIC) zou de onderdelen 1 en 2 van het standaardverzendingsmerk (afgekorte naam en referentinummer) kunnen vervangen en gekoppeld kunnen worden aan systemen voor automatische gegevensverwerking in een van de landen of beide.

Voorbeeld: 16/128735258/B1928
HELSINKI
1/25

22. Indien er een uitgebreid systeem voor automatische gegevensverwerking zou bestaan voor het controleren van goederenbewegingen en het verzenden van informatie, en dit systeem zou door de betrokken landen en vervoerders worden gebruikt bij een specifieke goederenbeweging, dan zou het standaardverzendingsmerk geheel vervangen kunnen worden door het UNIC (uitgezonderd onderdeel 4 – collonummer).

Voorbeeld: 16/128735258/B1928
1/25

23. Het kan interessant zijn een vergelijking te trekken met de methoden voor automatische gegevensverwerking die door exploitanten van containerschepen worden gebruikt om, met behulp van enkel het containernummer (bijv. ABCU 2128835) wereldwijd ladingen te contro-

leren en te traceren, en met de methoden die luchtvaartmaatschappijen gebruiken met luchtvrachtbriefnummers (bijv. 015-12345675).

Streepjescode

24. Wanneer er voor verzendingsmerken gebruik wordt gemaakt van streepjescodes, hangt het maximum aantal te gebruiken karakters af van een aantal factoren. De belangrijkste zijn de printtechniek, de leesapparatuur en de symbolen. Voor ondernemingen of organisaties die streepjescodes willen gebruiken bij hun standaardverzendingsmerken is het van belang de juiste symbolen en leesapparatuur te kiezen.

VII. Methodes voor het aanbrengen van merken

Op documenten

25. In de *Layout Key* van de Verenigde Naties is de plaats aangegeven waar de verzendingsmerken moeten worden ingevuld, onder het kopje „Merken en nummers”:

Bijzonderheden van het transport		Leverings- en betalingsvoorwaarden
Verzendingsmerk; Container Nr.	Aantal en soort van de colli; omschrijving van de goederen	
ABC	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1234	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
BOMBAY	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1/25	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	

Slechts het standaardverzendingsmerk dient te worden vermeld en *kopers dienen te waarborgen dat in de instructies ten aanzien van documentatie (met name in het geval van documentaire kredieten) geen aanvullende details vereist worden onder „Merken en nummers” anders dan het standaardverzendingsmerk.* De opmerkingen over gestandaardiseerde merken in deel V dienen in dit opzicht eveneens in aanmerking worden genomen.

Op lading

26. De sleutelwoorden bij merken op lading zijn: groot, vet en kort.

Het standaardverzendingsmerk

a. dient centraal te zijn aangebracht op twee zijden van het collo of de palletlading; stukvracht die als gewone zeevracht wordt vervoerd dient tevens aan de bovenzijde van een merk te zijn voorzien;

b. moet in 5 cm hoge tekens zijn, maar kan waar nodig worden aangepast aan de afmetingen van het collo;

c. dient bij voorkeur te worden gestencild met zwarte inkt (of in een kleur die afsteekt tegen de achtergrond) die watervast is, permanent en bestand tegen vocht en wrijving.

Opmerking 1 – Indien een viltstift wordt gebruikt, dient de inkt watervast en permanent te zijn, zoals aangegeven op het inktreservoir van geschikte pennen. Er dienen grote en duidelijke blokletters te worden gebruikt.

Opmerking 2 – Er zou gebruik kunnen worden gemaakt van fluorescerende kleuren. Rood zou uitsluitend voor gevaarlijke lading moeten worden gebruikt. Sommige kleuren kunnen wegvallen tegen de achtergrond onder fluorescerende-, kwik- of natriumlampen.

Informatiemerken dienen duidelijk gescheiden te zijn van het standaardverzendingsmerk en dienen in kleinere karakters of in een andere kleur te worden afgebeeld.

Opmerkingen bij de methodes voor het aanbrengen van merken

27. Onverpakte artikelen zoals ijzerwerk dienen te worden voorzien van een metalen plaatje, dat met stevig metaaldraad is vastgemaakt. Persoonlijke bezittingen kunnen van een hangetiket worden voorzien. Plaatjes en hangetiketten dienen verder vermeden te worden.

Balen dienen aan beide zijden van een merk te zijn voorzien.

Zakken dienen aan beide zijden van een merk te zijn voorzien waarbij een markeervloeistof moet worden gebruikt die doordringt in het materiaal. Wanneer een materiaal doorlatend is, zoals juten zakken, dienen de merken voor het afvullen zijn aangebracht.

Vaten dienen aan de bovenzijde en aan de zijkant van merken te zijn voorzien; de grootte van de tekens op de bovenzijde kan verkleind worden vanwege de beperkte ruimte waar het merk kan worden aangebracht.

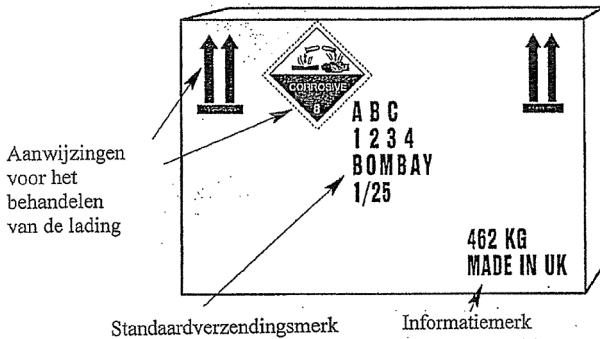
Mandflessen dienen aan weerszijden te zijn voorzien van zelfklevende etiketten.

Oppervlakken die door riemen of banden bedekt worden mogen niet van merken worden voorzien.

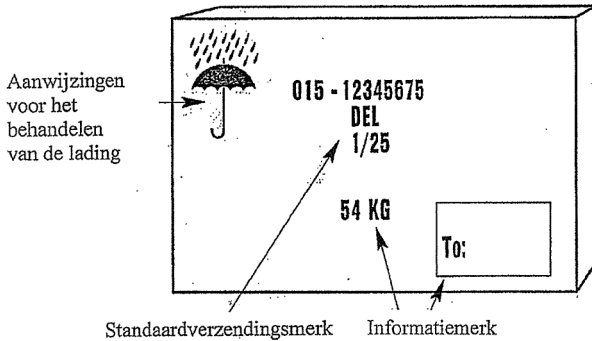
Oude merken dienen volledig verwijderd te worden.

Bijlage

Zeevracht



Luchtvracht



Aanhangsel 7

[Verschijnt in een later stadium]

Resolutie FAL.10(35) van 16 januari 2009

De vertaling¹⁾ van de op 16 januari 2009 aangenomen Resolutie FAL.10(35) van 16 januari 2009 luidt als volgt:

Resolutie FAL.10(35)**(Aangenomen op 16 januari 2009)****Wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag inzake het
vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, 1965**

De Vereenvoudigingscommissie,

Herinnerend aan artikel VII, tweede lid, onderdeel a, van het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, 1965, zoals gewijzigd (hierna te noemen „het Verdrag”), betreffende de procedure voor het wijzigen van de Bijlage bij het Verdrag,

Voorts herinnerend aan de bij het Verdrag aan de Vereenvoudigingscommissie opgedragen taken betreffende het bestuderen en aannemen van wijzigingen van het Verdrag,

Na bestudering, tijdens haar vijfde zitting, van wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag, voorgesteld en rondgezonden in overeenstemming met artikel VII, tweede lid, onderdeel a, daarvan,

1. Neemt, in overeenstemming met artikel VII, tweede lid, onderdeel a, van het Verdrag, de wijzigingen van het Verdrag aan, waarvan de tekst is vervat in de Bijlage bij deze resolutie;

¹⁾ De vertaling van het door de depositaris nieuw ingevoegde punt 6 bij de Bijlage bij Resolutie FAL.10(35) luidt als volgt:

„6 De bestaande Aanbevolen werkwijze 2.6.4 wordt geschrapt en vervangen door:

„2.6.4 Aanbevolen werkwijze. In gevallen waarin een schip, dat een regelmatige dienst onderhoudt, ten minste eenmaal per 14 dagen dezelfde haven aandoet en er slechts kleine veranderingen in de samenstelling van de bemanning hebben plaatsgevonden, zou het openbaar gezag in de regel niet moeten verlangen dat er een nieuwe complete bemanningslijst wordt ingediend, maar zou het de bestaande bemanningslijst met daarop aangegeven de wijzigingen moeten aanvaarden.”

* Daaruit voortvloeiende wijziging door het Secretariaat opgenomen.”

2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel VII, tweede lid, onderdeel b, van het Verdrag, dat de wijzigingen in werking treden op 15 mei 2010, tenzij vóór 15 februari 2010 ten minste een derde van de Verdragsluitende Regeringen de Secretaris-Generaal schriftelijk heeft medegedeeld de wijzigingen niet te aanvaarden;

3. Verzoekt de Secretaris-Generaal, overeenkomstig artikel VII, tweede lid, onderdeel a, van het Verdrag de in de Bijlage vervatte wijzigingen aan alle Verdragsluitende Regeringen mede te delen;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts alle ondertekenende Regeringen in kennis te stellen van de aanneming en de inwerkingtreding van deze wijzigingen.

Bijlage

Wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, 1965

DEEL 2

AANKOMST, VERBLIJF EN VERTREK VAN HET SCHIP

B.

Inhoud en betekenis van de documenten

1. In Aanbevolen werkwijze 2.2.2 wordt na „• vlaggenstaat van het schip” de volgende nieuwe tekst ingevoegd:
„• reisnummer”.

2. In Aanbevolen werkwijze 2.3.1.a wordt na „• roepnaam” de volgende nieuwe tekst ingevoegd:
„• reisnummer”.

3. In Aanbevolen werkwijze 2.3.1.b wordt na „• roepnaam” de volgende nieuwe tekst ingevoegd:
„• reisnummer”.

4. In Norm 2.6.1. wordt na „• roepnaam” de volgende nieuwe tekst ingevoegd:
„• reisnummer”.

5. De bestaande Norm 2.6.3 wordt geschrapt en vervangen door:
„2.6.3 *Niet in gebruik*”.

6. De bestaande Aanbevolen werkwijze 2.7.1 wordt geschrapt en vervangen door:

„2.7.1 *Niet in gebruik*”.

7. In Aanbevolen werkwijze 2.7.3 wordt na „• vlaggenstaat van het schip” de volgende nieuwe tekst ingevoegd:

„• reisnummer”.

8. In Aanbevolen werkwijze 2.7.3 wordt de volgende tekst geschrapt:

„• soort identiteitsbewijs dat door de passagier wordt overgelegd

• serienummer van het identiteitsbewijs”

en vervangen door de volgende nieuwe tekst:

„• soort identiteitsbewijs of reisdocument dat door de passagier wordt overgelegd

• serienummer van het identiteitsbewijs of reisdocument”.

9. In Norm 2.8.1 wordt de tekst „• Reisreferentie” vervangen door „• Reisnummer”.

10. In Norm 2.8.1 wordt aan het einde, na „• Plaats waar lading aan boord is gestuwd” de volgende tekst ingevoegd:

„• Aanvullende informatie”.

DEEL 3

AANKOMST EN VERTREK VAN PERSONEN

A.

Voorschriften en procedures bij aankomst en vertrek

11. In de tweede volzin van Norm 3.3.6 worden na de woorden „verantwoordelijk voor de kosten van” de woorden „verblijf en” toegevoegd.

12. De bestaande Norm 3.10 wordt geschrapt en vervangen door de volgende nieuwe tekst:

„3.10 **Norm.** Een paspoort of een identiteitsbewijs afgegeven in overeenstemming met de relevante ILO-verdragen, of een geldig en naar behoren erkend identiteitsbewijs voor zeevarenden, zijn de basisdocumenten die het openbaar gezag gegevens verstrekken met betrekking tot elk van de bemanningsleden bij aankomst of vertrek van een schip.”

B.

Maatregelen ter vergemakkelijking van het in- en uitklaren van bagage en de douanebehandeling van passagiers en bemanning

13. In Norm 3.14 wordt na het woord „personen” het woord „aanwezig” ingevoegd.

14. De bestaande Norm 3.15 wordt geschrapt en vervangen door de volgende nieuwe tekst:

„3.15 **Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou de reders geen onredelijke of buitensporige boete moeten opleggen in het geval dat een controledocument in het bezit van een passagier door het openbaar gezag niet in orde wordt bevonden of wanneer de passagier om die reden niet tot de desbetreffende Staat kan worden toegelaten.”

D.

Faciliterende maatregelen voor cruiseschepen en passagiers van cruiseschepen

15. De bestaande Norm 3.21 wordt geschrapt en vervangen door de volgende nieuwe tekst:

„3.21 **Aanbevolen werkwijze.** De generale verklaring, passagierslijst en bemanningslijst zouden bij cruiseschepen slechts bij de eerste haven van aankomst en laatste haven van vertrek van een land moeten worden verlangd, op voorwaarde dat de omstandigheden van de reis onveranderd zijn gebleven.”

16. De bestaande Aanbevolen werkwijze 3.35 wordt geschrapt en vervangen door:

„3.35 *Niet in gebruik*”.

Aanhangsel 1

IMO FAL-formulieren

17. De bestaande IMO FAL-formulieren worden geschrapt en vervangen door de volgende formulieren:

“IMO GENERALE VERKLARING
(IMO FAL-formulier 1)

		Aankomst	Vertrek
1.1 Naam en type van het schip		1.2 IMO-nummer	
1.3 Roepnaam		1.4 Reisnummer	
2. Haven van aankomst/vertrek		3. Datum en tijd van aankomst/vertrek	
4. Vlaggenstaat van het schip	5. Naam gezagvoerder	6. Laatste aanloophaven/volgende aanloophaven	
7. Registratiebewijs (haven; datum; nummer)		8. Naam en contactgegevens scheepsagent	
9. Brutotonnage	10. Nettotonnage		
11. Positie van het schip in de haven (aanlegplaats of station)			
12. Kort overzicht bijzonderheden reis (vorige en volgende aanloophavens; onderstrepen waar resterende lading zal worden gelost)			
13. Korte omschrijving van de lading			
14. Aantal bemanningsleden	15. Aantal passagiers	16. Opmerkingen	
Bijgevoegde documenten (aantal afschriften aangeven)			
17. Aangifte van de lading	18. Aangifte van de scheepsvoorraad	21. Vereisten van het schip in termen van ontvangstfaciliteiten voor afval en residuen	
19. Bemanningslijst	20. Passagierslijst		
22. Aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning (uitsluitend bij aankomst)	23. Maritieme Gezondheidsverklaring (uitsluitend bij aankomst)		
24. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier			

Voor officieel gebruik

IMO - AANGIFTE VAN DE LADING
(IMO FAL-formulier 2)

		Aankomst		Vertrek	Paginanummer
1.1 Naam van het schip	1.2 IMO-nummer				
1.3 Roepnaam	1.4 Reisnummer				
2. Haven waar rapport is opgesteld	3. Vlaggenstaat van het schip				
4. Naam gezagvoerder	5. Haven van laden/haven van lossen				
Vracht- brief Nr.*	6. Merken en nummers	7. Aantal en soort van de colli; omschrijving goederen of, indien beschikbaar, de HS-code		8. Brutowicht	9. Afmetingen
10. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier					

* Vervoersdocument nummer. Tevens oorspronkelijke haven van verzending vermelden bij goederen die onder een document voor multimodaal vervoer of vrachtbrieven worden verzonden.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1967, 174, *Trb.* 1974, 68, *Trb.* 1978, 36, *Trb.* 1983, 122, rubriek J van *Trb.* 1989, 71, *Trb.* 1992, 136, *Trb.* 1993, 135, *Trb.* 1994, 209 en *Trb.* 1996, 198 en rubriek D van *Trb.* 2005, 190 en *Trb.* 2007, 21.

Resolutie FAL.10(35) van 16 januari 2009

De wijzigingen behoeften ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

E. PARTIJGEGEVENS

Zie *Trb.* 2006, 45.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Albanië		19-12-05	T	17-02-06		
Algerije	09-04-65	28-11-83	R	27-01-84		
Argentinië	09-04-65	29-01-80	R	29-03-80		
Australië		28-04-86	T	27-06-86		
Azerbeidzjan		12-06-06	T	11-08-06		
Bahama's		22-07-76	T	20-09-76		
Bangladesh		21-09-00	T	20-11-00		
Barbados		30-09-82	T	29-11-82		
België	09-09-65	04-01-67	R	05-03-67		
Benin		02-03-92	T	01-05-92		
Brazilië	09-04-65	22-08-77	R	21-10-77		
Bulgarije		22-04-99	T	21-06-99		
Burundi		29-09-98	T	28-11-98		
Canada	09-04-65	18-07-67	R	16-09-67		
Chili		14-02-75	T	15-04-75		
China		16-01-95	T	17-03-95		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Colombia		03-06-91	T	02-08-91		
Congo, Republiek		07-08-02	T	06-10-02		
Cuba		27-11-84	T	26-01-85		
Cyprus		09-03-04	T	08-05-04		
Denemarken	09-04-65	09-01-68	R	09-03-68		
Dominica		31-08-01	T	30-10-01		
Dominicaanse Republiek, de	09-04-65	11-07-66	R	05-03-67		
Duitsland	09-04-65	26-07-67	R	24-09-67		
Ecuador	09-04-65	17-05-88	R	16-07-88		
Egypte	09-04-65	19-02-87	R	20-04-87		
El Salvador		21-12-06	T	19-02-07		
Estland		22-03-02	T	21-05-02		
Fiji-eilanden		29-11-72	T	28-01-73		
Filipijnen, de	09-04-65					
Finland	09-04-65	20-03-67	R	19-05-67		
Frankrijk	09-04-65	29-11-67	R	28-01-68		
Gabon		12-04-05	T	11-06-05		
Gambia		01-11-91	T	31-12-91		
Georgië		25-08-95	T	24-10-95		
Ghana	09-04-65	05-11-65	R	05-03-67		
Griekenland	09-04-65	08-06-72	R	07-08-72		
Guinee		19-01-81	T	20-03-81		
Guyana		10-12-97	T	08-02-98		
Honduras		24-01-06	T	25-03-06		
Hongarije	09-04-65	15-12-76	R	13-02-77		
Ierland	09-04-65	18-06-71	R	17-08-71		
IJsland		24-01-67	T	05-03-67		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type ^a	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
India		25-05-76	T	24-07-76		
Indonesië		04-11-02	T	03-01-03		
Irak		15-11-76	T	14-01-77		
Iran		27-03-95	T	26-05-95		
Israël	09-04-65	13-10-67	R	12-12-67		
Italië	09-04-65	25-09-72	R	24-11-72		
Ivoorkust	09-04-65	16-02-67	R	05-03-67		
Japan	30-09-65	02-09-05	R	01-11-05		
Jemen		06-03-79	T	05-05-79		
Joegoslavië (< 25-06-1991)	09-04-65	18-07-66	R	05-03-67		
Jordanië		27-03-97	T	26-05-97		
Kaapverdië		28-04-77	T	27-06-77		
Kameroen		10-04-97	T	09-06-97		
Kenia		10-11-06	T	09-01-07		
Kroatië		27-07-92	VG	08-10-91		
Letland		20-01-98	T	21-03-98		
Libanon	09-04-65	17-07-01	R	15-09-01		
Liberia		14-02-78	T	15-04-78		
Libië		28-04-05	T	26-06-05		
Litouwen		25-01-00	T	25-03-00		
Luxemburg		14-02-91	T	15-04-91		
Madagaskar	09-04-65	08-07-70	R	06-09-70		
Maleisië	09-04-65					
Mali		12-10-04	T	11-12-04		
Malta		24-09-02	T	23-11-02		
Marshalleilan- den, de		29-11-94	T	28-01-95		
Mauritius		18-06-90	T	17-08-90		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Mexico		31-05-83	T	30-07-83		
Monaco		09-04-65	O	05-03-67		
Montenegro		23-10-06	VG	03-06-06		
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland – Ned. Antillen – Aruba	06-10-65	21-09-67 21-09-67 –	R R VG	20-11-67 20-11-67 01-01-86		
Nicaragua	09-04-65	04-07-07	R	02-09-07		
Nieuw-Zeeland		27-07-73	T	25-09-73		
Nigeria		24-01-67	T	05-03-67		
Noord-Korea		24-04-92	T	23-06-92		
Noorwegen	09-10-65	08-09-66	R	05-03-67		
Oekraïne	09-04-65	25-10-93	R	24-12-93		
Oostenrijk		20-06-75	T	19-08-75		
Panama		01-09-08	T	31-10-08		
Peru		16-07-82	T	14-09-82		
Polen	09-04-65	25-07-69	R	23-09-69		
Portugal		06-08-90	T	05-10-90		
Roemenië		25-04-01	T	24-06-01		
Russische Federatie	09-04-65	25-10-66	R	05-03-67		
Saint Kitts en Nevis		07-10-04	T	06-12-04		
Saint Lucia		20-05-04	T	19-07-04		
Samoa		18-05-04	T	17-07-04		
Senegal	09-04-65	17-10-80	R	16-12-80		
Servië		27-04-92	VG	27-04-92		
Seychellen, de		13-12-89	T	11-02-90		
Sierra Leone		10-03-08	T	09-05-08		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type ^a	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Singapore		03-04-67	T	02-06-67		
Slovenië		12-11-92	VG	25-06-91		
Slowakije		30-01-95	VG	01-01-93		
Spanje	09-10-65	24-08-73	R	23-10-73		
Sri Lanka		06-03-98	T	05-05-98		
Suriname		29-11-75	VG	25-11-75		
Syrië		06-02-75	T	07-04-75		
Tanzania		23-07-08	T	21-09-08		
Thailand		28-11-91	T	27-01-92		
Tonga		18-09-03	T	17-11-03		
Trinidad en Tobago	09-04-65	16-03-67	R	15-05-67		
Tsjechië		19-10-93	VG	01-01-93		
Tsjechoslowakije (<01-01-1993)		19-12-66	T	05-03-67		
Tunesië		27-01-69	T	28-03-69		
Uruguay		02-12-92	T	31-01-93		
Vanuatu		13-01-89	T	14-03-89		
Venezuela		10-05-02	T	09-07-02		
Verenigd Koninkrijk, het	09-04-65	24-02-66	R	05-03-67		
Verenigde Staten van Amerika, de	09-04-65	17-03-67	R	16-05-67		
Vietnam		23-01-06	T	24-03-06		
Zambia		14-12-65	T	05-03-67		
Zuid-Korea	09-04-65	06-03-01	R	05-05-01		
Zweden	09-04-65	28-07-67	R	26-09-67		
Zwitserland	01-09-65	23-04-68	R	23-06-68		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrchtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend						

Uitbreidingen

China

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Hongkong SAR	01-07-1997	
Macau SAR	24-06-2005	

Denemarken

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Faeroër	09-03-1968	
Groenland	09-03-1968	

Nederlanden, het Koninkrijk der

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Suriname (< 25-11-1975)	20-11-1967	25-11-1975

Verenigd Koninkrijk, het

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Hongkong (< 01-07-1997)	24-09-1970	01-07-1997

Verenigde Staten van Amerika, de

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Amerikaans-Samoa	09-09-1975	
Amerikaanse Maagdeneilanden	09-09-1975	
Guam	09-09-1975	
Johnstoneiland	18-03-1976	
Midway-eiland	18-03-1976	
Panamakanaal-zone (< 31-12-1999)	09-09-1975	31-12-1999
Puerto Rico	09-09-1975	

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Trustgebied van de Eilanden in de Stille Zuidzee (< 22-12-1990)	09-09-1975	22-12-1990
Wake-eiland	18-03-1976	

Verklaringen, voorbehouden en bezwaren

Australië, 14 mei 2007

The Australian High Commission presents its compliments to the Secretary-General of the International Maritime Organization and has the honour to refer to article VIII of Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (the Convention), and specifically the Standards relating to Crew Lists contained in the Annex.

The High Commission has the further honour to notify the Secretary-General that, in accordance with article VIII(1) of the Convention, Australia deems it necessary for special reasons to adopt formalities, documentary requirement or procedures differing from the Standards relating to Crew Lists.

The High Commission has the further honour to inform the Secretary-General that from 1 July 2007 it will be a requirement for all foreign members of crew on non-military vessels (including supernumerary crew and those persons who may not actually be in the employ of a vessel but who are under offer of a contract of such employment) and any accompanying spouses or dependent children entering an Australian port to have applied for a Maritime Crew Visa prior to entering the Australian migration zone. There will be a transitional period from 1 July 2007 to 31 December 2007 to enable crew to secure the new Maritime Crew Visa. During the transitional period the current arrangements will continue.

Brazilië, 21 augustus 2002

Standard 2.1

Although the present Standard does not state so, the crew list shall contain dates and ports of departure and be accompanied by the respective "Seamen's Books" or passports with the seafarer situation. The documents specified in the Standard should be extended to include:

- a) Drugs and narcotics lists;
- b) An International Derating Certificate or Derating Exemption Certificate;
- c) A form containing information on ballast water (Res. A.868(20)); and
- d) Arms, ammunition and dangerous cargo lists.

Standard 2.3.5

No reservation

Standard 3.2

No reservation

Standard 3.22

No reservation

Recommended Practice 3.41

No reservation

Standard 3.47

No reservation

Standard 4.15

No reservation

Standard 5.10

The Brazilian authorities may adopt measures for the disinfection, removal of insects, destruction or rejection of cargo under the provisions of the International Convention for the Protection of Plants and Plant Products and the Animal Health Code, as well as within the international epidemiological context and the health quality standard of the imported cargo.

Cuba, 27 november 1984

The Government of the Republic of Cuba considers that the provisions of article X of the Convention, notwithstanding the fact that it deals with matters of interest for all States, are discriminatory in nature in that they withhold from a number of States the right of signature and accession, which is contrary to the principle of universality.

The Government of the Republic of Cuba considers that the application of the provisions contained in article XII of the Convention is at variance with the Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples contained in resolution 1514(XV) adopted by the General Assembly of the United Nations on 14 December 1960, which proclaims the necessity of putting a speedy and unconditional end to colonialism in all its forms and manifestations.

Denemarken, 15 augustus 2008

Denmark presents its compliments to the Secretary - General of the International Maritime Organization and has the honour to refer to article VIII of Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (the Convention), regarding the following differences between the provisions of Community legislation (*) and the Standards of the Convention listed below:

Standard 2.6.1 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.2.4 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.6.3 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.23 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 3.10 of the FAL Convention – incompatible with Point 3 of Annex VII to the Schengen Borders Code

Standard 3.10.2 of the FAL Convention – incompatible with Article 5.1.a) of the Schengen Borders Code

Standard 3.15 of the FAL Convention – incompatible with Article 26 of the Schengen Convention

Standard 3.21 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI of the Schengen Borders Code

Standard 3.45 of the FAL Convention is partially incompatible with Regulation (EC) No 539/2001. Denmark, in accordance with the provisions of the existing Community legislation exempts from the visa requirement seafarers going ashore in order to stay in the area of the port or in the adjacent municipalities. This exemption is not applied in cases where seafarers intend to stay outside the municipalities situated in the vicinity of the ports.

Denmark has the further honour to notify the Secretary - General that, in accordance with article VIII (1) of the Convention, Denmark deems it necessary to maintain the above mentioned EC Law provisions and finds it therefore impracticable to comply with the corresponding Standards of the Convention, which have an important impact on border control procedures.

(*) Convention implementing the Schengen Agreement of 14 June 1985 (OJ L 239, 22.9.2000, p.19); Regulation 539/2001 of 15 March 2001 listing the third countries whose nationals must be in possession of a visa when crossing the external borders (OJ L 81 of 21.3.2001, p.1) Regulation (EC) NO 562/2006 establishing a Community Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code) (OJ L 105 of 13.4.2006)

Duitsland, 1 oktober 2000

Germany objects to the amendment of 9 September 1999, FAL.6(27).

Egypte, 19 februari 1987

We declare ... that we accepted, supported and ratified that convention with reservation that this convention does not contradict the terms of the Constantinople Treaty for the year 1888 concerning the Suez Canal.

Finland, 29 januari 2003

The Embassy hereby informs that the Government of Finland is not able to accept the [amendments adopted by resolution FAL.7(29)] due to the fact that the amendments to some extent contradict the national legislation in force.

The Embassy has, however, the honour to inform the Secretary-General that the Government of Finland intends to carry out the legislative amendments necessary to bring the legislation into accord with the amendments. The Government of Finland shall not fail to inform the Secretary-General of any development in this respect, in accordance with article VIII of the Convention.

Finland, 14 juli 2006

...The Embassy hereby informs that, at this stage, the Government of Finland is not able to accept the aforementioned amendments [FAL.8(32)] due to the national procedural requirements.

The Embassy has, however, the honour to inform the Secretary-General that the Government of Finland intends to accept the amendments as soon as the national procedural requirements have been carried out.

The Government of Finland shall not fail to inform the Secretary-General of any development in the respect, in accordance with article VIII of the Convention.

Griekenland, 12 februari 2009

The Ministry of Mercantile Marine, the Aegean and Island Policy of Greece presents its compliments to the Secretary-General of the International Maritime Organization and has the honour to refer to article VIII of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (the Convention), regarding the following differences between the provisions of Community legislation (*) and the Standards of the Convention listed below:

Standard 2.6.1 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.2.4 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.6.3 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.23 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 3.10 of the FAL Convention – incompatible with Point 3 of Annex VII to the Schengen Borders Code

Standard 3.10.2 of the FAL Convention – incompatible with Article 5.1. a) of the Schengen Borders Code

Standard 3.15 of the FAL Convention – incompatible with Article 26 of the Schengen Convention

Standard 3.21 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI of the Schengen Border Code

Standard 3.45 of the FAL Convention is partially incompatible with Regulation (EC) No 539/2001. Greece, in accordance with the provisions of the existing Community legislation exempts from the visa requirement seafarers going ashore in order to stay in the area of the port or in the adjacent municipalities. This exemption is not applied in cases where seafarers intend to stay outside the municipalities situated in the vicinity of the ports.

The Ministry of Mercantile Marine, the Aegean and Island Policy of Greece has the further honour to notify the Secretary-General that, in accordance with article VIII (1) of the Convention, Greece deems it necessary to maintain the above mentioned EC Law provisions and finds it therefore impracticable to comply with the corresponding Standards of the Convention, which have an important impact on border control procedures.

(*) Convention implementing the Schengen Agreement of 14 June 1985 (OJ L 239, 22.9.2000, p.19); Regulation 539/2001 of 15 March 2001 listing the third countries whose nationals must be in possession of a visa when crossing the external borders (OJ L 81 of 21.3.2001, p.1); Regulation (EC) No 562/2006 establishing a Community Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code) (OJ L 105 of 13.4.2006).

Hongarije, 15 december 1976

The Presidential Council of the Hungarian People's Republic declares that article 10 of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic contains discriminative provisions since it does not give every State an equal right to become a party to the Convention. The Convention regulates such questions which concern all States and, therefore, it should be open for all States, without any restriction and discrimination.

Irak, 15 november 1976

Entry into the above convention by the Republic of Iraq shall, however, in no way signify recognition of Israel or be conducive to entry into any relations therewith.

Italië, 29 september 2000

... In accordance with article VII(2)(b) of the Convention, Italy hereby notifies that she does not accept the amendments [adopted by resolution FAL.6(27)] to:

- standards norms 1.4, 1.5, 1.6 and 1.8;
 - recommended practice 1.7 – section 1 – “Definition and general provisions”, letter c “Electronic data-processing techniques”; and
 - recommended practices 4.7 and 4.8 of section 4 “Arrival and departures of cargo and other articles” – letter B “Clearance of export cargo”
-

Italië, 30 januari 2003

In accordance with article VII paragraph (2) of the International Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), and with reference to the amendments to the Annex to the said Convention adopted with Resolution FAL.7(29) of 10 January 2002, hereby are detailed the differences between the Italian legislation and the following amendments:

- I. D. Deviation from the planned route: it is not acceptable since the last line of 4.8 standard is contrary to the Italian legislation related to immigration (Italian Decree No. 286 of 25 July 1998).
 - II. E. Disembarkation and return of stowaways; the following amendments are not acceptable since they are contrary to the Italian Decree mentioned in the paragraph above.
- Sub. 4.9 The State of the first port of call according to the voyage plan:

- ” 4.9.1 Standard;
- ” 4.9.2 Standard;
- ” 4.9.3 Standard.
- Sub 4.10 Subsequent ports of call
 - ” 4.10.1 Standard.
- Sub 4.11 State of Nationality or Right of Residence:
 - ” 4.11.1 Standard;
 - ” 4.11.2 Standard.
- Sub 4.14 Return of Stowaways:
 - Sub 4.14.1 Recommended Practice
 - Sub 4.14.2 Recommended Practice
- Sub 4.15 Cost of return and maintenance of stowaways:
 - ” 4.15.2 Recommended Practice.
 - ” 4.15.3 Standard.

Malta, 24 september 2002

Standard 2.6.3 – a crew list has to be submitted by every ship calling in a local port after an international voyage; and
 Standard 2.22 – ships calling in a port to disembark a sick or injured person have to submit all the applicable documents to the relative public authority, but this will not delay clearance.

Nederlanden, het Koninkrijk der, 26 november 2008

The Ministry of Foreign Affairs of The Kingdom of the Netherlands presents its compliments to the Secretary-General of the International Maritime Organization and has the honour to refer to article VIII of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (the Convention), regarding the following differences between the provisions of European Community legislation (*) and the Standards of the Convention listed below:

Standard 2.6.1 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.2.4 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.6.3 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.23 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 3.10 of the FAL Convention – incompatible with Point 3 of Annex VII to the Schengen Borders Code

Standard 3.10.2 of the FAL Convention – incompatible with Article 5.1. a) of the Schengen Borders Code

Standard 3.15 of the FAL Convention – incompatible with Article 26 of the Schengen Convention

Standard 3.21 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI of the Schengen Border Code

Standard 3.45 of the FAL Convention is partially incompatible with Regulation (EC) No 539/2001. The Kingdom of the Netherlands, in accordance with the provisions of the existing European Community

legislation exempts from the visa requirement seafarers going ashore in order to stay in the area of the port or in the adjacent municipalities. This exemption is not applied in cases where seafarers intend to stay outside the municipalities situated in the vicinity of the ports.

The Ministry of Foreign Affairs of The Kingdom of the Netherlands has the further honour to notify the Secretary-General that, in accordance with article VIII (1) of the Convention, The Kingdom of the Netherlands deems it necessary to maintain the above mentioned EC Law provisions and finds it therefore impracticable to comply with the corresponding Standards of the Convention, which have an important impact on border control procedures.

(*) Convention implementing the Schengen Agreement of 14 June 1985 (OJ L 239, 22.9.2000, p.19); Regulation 539/2001 of 15 March 2001 listing the third countries whose nationals must be in possession of a visa when crossing the external borders (OJ L 81 of 21.3.2001, p.1); Regulation (EC) No 562/2006 establishing a Community Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code) (OJ L 105 of 13.4.2006)

Portugal, 13 maart 2009

The Instituto Português e dos Transportes Marítimos, as Portuguese maritime administration, presents its compliments to the Secretary-General of the International Maritime Organization and has the honour to refer to article VIII of [the] Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (the Convention), regarding the following differences between the provisions of Community legislation (*) and the Standards of the Convention listed below:

Standard 2.6.1 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.2.4 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.6.3 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.23 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 3.10 of the FAL Convention – incompatible with Point 3 of Annex VII to the Schengen Borders Code

Standard 3.10.2 of the FAL Convention – incompatible with Article 5.1. a) of the Schengen Borders Code

Standard 3.15 of the FAL Convention – incompatible with Article 26 of the Schengen Convention

Standard 3.21 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI of the Schengen Border Code

Standard 3.45 of the FAL Convention – incompatible with Regulation (EC) No 539/2001. However, there is no incompatibility to the extent that a Member State of the EU has provided for an exception to the visa requirement for civilian sea crew in accordance with Article 4(1)(b) of Regulation (EC) No 539/2001. [XX (name of country doing the individual notification) has applied this option]

The Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos has the further honour to notify the Secretary-General that, in accordance with article VIII (1) of the Convention, Portugal deems it necessary to maintain the above mentioned EC Law provisions and finds it therefore impracticable to comply with the corresponding Standards of the Convention, which have an important impact on border control procedures.

The Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos has the further honour to notify the Secretary General that, in accordance with article VIII (1) of the Convention, Portugal noted the following differences between national law provisions and the Standards of the Convention listed below:

- 2.16
- 2.19
- 3.47
- 4.9.1.
- 4.9.2.
- 4.10.1.
- 4.12.2.

(*) Convention implementing the Schengen Agreement of 14 June 1985 (OJ L 239, 22.9.2000, p.19); Regulation 539/2001 of 15 March 2001 listing the third countries whose nationals must be in possession of a visa when crossing the external borders (OJ L 81 of 21.3.2001, p.1); Regulation (EC) No 562/2006 establishing a Community Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code) (OJ L 105 of 13.4.2006).

Roemenië, 21 maart 2008

The Ministry of Foreign Affairs of Romania presents its compliments to the Secretary-General of the International Maritime Organization and has the honour to refer to article VIII of Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (the Convention), regarding the following differences between the provisions of Community legislation (*) and the Standards of the Convention listed below:

Standard 2.6.1 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.2.4 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.6.3 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 2.23 of the FAL Convention – incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI to the Schengen Borders Code

Standard 3.10 of the FAL Convention – incompatible with Point 3 of Annex VII to the Schengen Borders Code

Standard 3.10.2 of the FAL Convention – Incompatible with Article 5.1.a) of the Schengen Borders Code

Standard 3.15 of the FAL Convention – Incompatible with Article 26 of the Schengen Convention

Standard 3.21 of the FAL Convention – Incompatible with Point 3.1.2 of Annex VI of the Schengen Borders Code

Standard 3.45 of the FAL Convention is partially incompatible with Regulation (EC) No 539/2001. Romania, in accordance with the provisions of the existing Community legislation exempts from the visa requirement seafarers going ashore in order to stay in the area of the port or in the adjacent municipalities. This exemption is not applied in cases where seafarers intend to stay outside the municipalities situated in the vicinity of the ports.

The Ministry of Foreign Affairs of Romania has the further honour to notify the Secretary-General that, in accordance with article VIII (1) of the Convention, Romania deems it necessary to maintain the above mentioned EC Law Provisions and finds it therefore impracticable to comply with the corresponding Standards of the Convention, which have an important impact on border control procedures.

(*) Convention implementing the Schengen Agreement of 14 June 1985 (OJ L 239, 22.9.2000, p 19): Regulation 539/2001 of 15 March 2001 listing the third countries whose nationals must be in possession of a visa when crossing the external borders (OJ L 81 of 21.3.2001.p.1); Regulation (EC) No 562/2006 establishing a Community Code on the rules governing the movements of persons across borders (Schengen Borders Code) (OJ L 105 of 13.4.2006)

Russische Federatie, 25 oktober 1966

The Union of the Soviet Socialist Republics states that the provision in paragraph 2, article X of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, under which the Governments of a number of States are deprived of the opportunity to become Parties to this Convention, is of a discriminatory nature and believes that in accordance with the principle of sovereign equality of States the Convention should be open for participation to all interested nations without any discrimination or limitation.

Slowakije, 30 januari 1995

In accordance with relevant principles and rules of international law and to the extent defined by it, the Slovak Republic, as a successor State, born from the dissolution of the Czech and Slovak Federal Republic, considers itself bound, as of 1 January 1993, i.e. the date on which the Slovak Republic assumed responsibility for its international relations, by multilateral treaties to which the Czech and Slovak Federal Republic was a party as of 31 December 1992, including reservations and declaration[s] made earlier by Czechoslovakia as well as objections by Czechoslovakia to reservations formulated by other treaty-parties.

Spanje, 31 januari 2003

The Embassy of Spain in London presents its compliments to the International Maritime Organization and has the honour to notify it that, in accordance with the provisions of article VII, paragraph 2(b) of the Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as

amended, Spain does not accept the following Standards and Recommended Practices of the new Chapter 4 of the Annex to the above-mentioned Convention, which were approved by Resolution FAL.7(29) of 10 January 2002, and which will enter into force on 1 May 2003:
Questioning and notification by the ship's master

Paragraph 4.6.1

Paragraph 4.6.3

Deviation from the planned route

Paragraph 4.8

State of the first port of call according to the voyage plan

Paragraph 4.9.2

Paragraph 4.9.3

Return of stowaways

Paragraph 4.14

Paragraph 4.12.2

Cost of return and maintenance of stowaways

Paragraph 4.15.

Syrië, 6 februari 1975

... this accession ... to this Convention ... in no way implies recognition of Israel and does not involve the establishment of any relations with Israel arising from the provisions of this Convention.

Bezwaar door Israël, 11 februari 1976

The Government of Israel notes that in acceding to the Convention ... the Government of the Syrian Arab Republic included in its instruments of accession sentences relating to the State of Israel. This statement by the Government of the Syrian Arab Republic is a political one and it is the view of the Government of Israel that the [International Maritime Organization] and its conventions are not the proper place for making such pronouncements. These pronouncements are, moreover, in flagrant contradiction to the principles, objects and purposes of the Convention in question.

The Government of Israel rejects the said statement as being devoid of any legal validity whatsoever and will proceed on the assumption that it cannot in any way affect the obligations incumbent on the Syrian Arab Republic under the above-mentioned Convention.

The Government of Israel will, in so far as concerns the substance of the matter, adopt towards the Government of the Syrian Arab Republic an attitude of complete reciprocity.

Tsjechië, 19 oktober 1993

The Czech Republic ... , as [a] successor State[...] to the Czech and Slovak Federal Republic, consider[s itself] bound by the multilateral international treaties to which the Czech and Slovak Federal Republic was a

party, as of 1 January 1993, including reservations and declarations made earlier by the Czech and Slovak Federal Republic.

Tsjechoslowakije, 19 december 1966

In acceding to the Convention, the Government of the Czechoslovak Socialist Republic regard it necessary to call attention to the discriminatory nature of article X of the Convention since its provisions do not provide to all States the equal right to accede to the Convention and in their consequences deprive certain States of the possibility to become Contracting Parties to it. The Convention regulates questions concerning all States and accordingly it should be open to participation of all States without limitations. In harmony with the principle of sovereign equality no States have the right to exclude other States from participation in treaties, especially in treaties of this kind.

Uruguay, 2 december 1992

Where, during the unloading of goods from ships or on their receipt in national warehouses, differences in packages are found, in terms of plus or minus quantities, in relation to what is stated in the consular cargo manifest, or where differences occur between the cargo of a ship and the manifest originating at the last port of call, unless those documents have been corrected in accordance with the regulations, the seizure of the excess packages shall be declared or a fine equal to the value of the missing goods shall be imposed.

In the case of goods carried in bulk or without packaging, the sanction shall be applied on the plus or minus differences with respect to the weights or quantities declared in the above-mentioned documents.

The determination of these differences shall invariably be subject, for the sole purpose of exemption from the sanction, to a tolerance of up to 5% (five per cent) with respect to the amount declared. This tolerance shall be applied to the amount declared for each ship and for each consignment. The value of missing goods shall be established on the basis of the original documents, if they are not subject to a tariff, or on the basis of the maximum indicated by the tariff.

If the value cannot be determined, a fine of between \$200.00 (two hundred pesos) or \$10,000.00 (ten thousand pesos) shall be imposed.

If the difference relates to missing goods, liability shall be invoked only where it appears, from the circumstances of the case, that the shortfall occurred subsequent to the time at which the master took receipt of the goods or effects.

The consular manifest shall contain in generic form all the details provided by the regulations in order to identify the goods.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1967, 174, *Trb.* 1986, 115, rubriek J van *Trb.* 1971, 113, *Trb.* 1978, 36, *Trb.* 1983, 122, *Trb.* 1986, 115, *Trb.* 1989, 71, *Trb.* 1992, 136 en *Trb.* 1994, 209 en rubriek G van *Trb.* 2005, 190 en *Trb.* 2007, 21.

Resolutie FAL .10(35) van 16 januari 2009

Ingevolge artikel VII, tweede lid, onderdeel b, van het Verdrag zijn de wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag op 15 mei 2010 in werking getreden, aangezien minder dan één derde van de verdragsluitende regeringen de Secretaris-Generaal vóór 15 februari 2010 schriftelijk heeft medegedeeld de wijzigingen niet te aanvaarden.

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

J. VERWIJZINGEN

Zie voor verwijzingen en andere verdragsgegevens *Trb.* 1966, 162, *Trb.* 1967, 174, *Trb.* 1971, 113, *Trb.* 1974, 68, *Trb.* 1978, 36, *Trb.* 1983, 122, *Trb.* 1986, 115, *Trb.* 1989, 71, *Trb.* 1992, 136, *Trb.* 1993, 135, *Trb.* 1994, 209, *Trb.* 1996, 198, *Trb.* 2005, 190, *Trb.* 2007, 21 en *Trb.* 2007, 189.

Verwijzingen

Titel : Handvest van de Verenigde Naties;
San Francisco, 26 juni 1945
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 163

Titel : Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie;
Genève, 6 maart 1948
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2008, 26

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat de wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag van 16 januari 2009 zullen zijn bekendgemaakt in Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *zestiende* juli 2010.
De Minister van Buitenlandse Zaken,
M. J. M. VERHAGEN